

Adunanza del 20 marzo 1915.

Sono presenti i consiglieri: on. Luigi Rossi, deputato, *vice-presidente*, on. conte G. Gallina, senatore, *commissario generale*, on. Bettoni, comm. Bombelli, comm. Brofferio, comm. Bruno, on. Cabrini, on. Cimorelli, Cella V., comm. Corradini, comm. Di Fratta, commendatore Falciani, cav. uff. Gandolfi R., comm. Giuffrida, on. Morando e on. Pantano.

Assistono il commissario comm. E. Rossi e il cav. uff. Majoni, R. Console. Segretario il cav. Russo G., ispettore per l'interno.

La seduta è aperta alle ore 10.

ORDINE DEL GIORNO:

1. Acquisto di uno stabile ad uso di Asilo per gli emigranti a Palermo;
2. Sull'opportunità di limitare le patenti di Società estere (caso *Belgenlande* della « White Star Line » e del *München* del « Norddeutscher Lloyd ») ad un dato numero di vapori;
3. Circa il vapore *Italia* dell'« Anchor Line »;
4. Discussione sui quesiti proposti dalla Commissione per la rinnovazione dei trattati di commercio;
5. Comunicazioni varie.

Presidenza del vice-presidente: on. Rossi prof. LUIGI.

PRESIDENTE. — Sono incaricato dal senatore Bodio di scusare la sua assenza, avendo dovuto allontanarsi da Roma.

Il primo argomento all'ordine del giorno sarebbe: « Acquisto di uno stabile ad uso di Asilo per gli emigranti a Palermo »; ma siccome i consiglieri siciliani non sono ancora presenti, ed essi si sono molto interessati della cosa, sarei d'avviso, se non si fanno opposizioni, di invertire l'ordine del giorno, ed occuparsi intanto dell'ultimo argomento, cioè:

Discussione sui quesiti proposti dalla Commissione per la rinnovazione dei trattati di commercio.

Benchè fin da sei mesi fa si fosse detto che il Consiglio avrebbe discusso questo argomento, temo che noi non siamo preparati a tale complicata discussione, la quale anche, in un numeroso Consiglio come il nostro, troppo a lungo si protrarrebbe.

Mi sembrerebbe quindi più opportuno di seguire un altro sistema, cioè di nominare una Sotto-commissione, composta di persone le quali risiedono abitualmente a Roma, e che possano riunirsi spesso, la quale dovrebbe presentare proposte concrete sui quesiti principali, su quelli specialmente così detti di tendenza, di massima.

A me sembra che questo sarebbe il miglior mezzo per giungere a qualche pratico risultato. Avverto però che la Commissione dei trattati di commercio giovedì prenderà qualche decisione su alcuno dei quesiti.

Per dare poi un esempio di quello che la nostra Commissione potrebbe studiare, poichè mi sembra che si dovrebbe portare al Consiglio non le risposte ai più minuti quesiti, ma il parere sulle tendenze generalissime, richiamo l'attenzione su una tendenza che si potrebbe anche discutere ora, quella cioè di includere nei trattati di commercio i trattati che riguardano l'emigrazione.

È questo uno dei quesiti fondamentali. La trattazione delle due materie deve farsi contemporaneamente, cioè nei trattati di commercio deve includersi qualche cosa circa l'emigrazione?

BETTONI. — Io credo che quando si intavoleranno le trattative di reciproci accordi, sarà allora l'occasione di far valere tutto quanto può giovare all'emigrazione, che è la cosa che a noi interessa sopra ogni altra. Se si perdesse tale occasione, penso che non sarebbe facile ottenere dei benefici con trattative esclusivamente basate sul fenomeno della emigrazione. Noi dovremo far corrispondere ai compensi che diamo agli altri paesi nei trattati di commercio, dei benefici da parte loro per la nostra emigrazione.

PRESIDENTE. — Ho piacere che anche il senatore Bettoni sia d'accordo con me; e siccome questo quesito è fondamentale, ritengo sommamente opportuno che un voto del Consiglio ci appoggi in questa tendenza, perchè tanto l'industria, quanto l'agricoltura sono generalmente aliene dall'unirsi nelle trattative con la emigrazione. Ma se c'è un voto del Consiglio, ciò varrà a rafforzarci.

Una obiezione che si fa a questa tendenza, è che, collegando i trattati di commercio con i trattati di emigrazione, si viene quasi a considerare il lavoratore come una merce, e si dice che ciò è sconveniente. Ma faccio rilevare che in questo ragionamento si fa uso di un sofisma, perchè noi non si contratta il lavoratore come merce, ma ci si serve di un argomento per ottenere la protezione del lavoratore. Si tratta di protezione, non di arruolamento di mano d'opera.

Perciò se il Consiglio dell'emigrazione crede di poter dare un voto su questo argomento fondamentale, io ritengo che farebbe cosa utile.

PANTANO. — Sono completamente d'accordo con quanto ha detto il collega Rossi. Si dovrebbe non subordinare mai i trattati di com-

mercio ai trattati di lavoro, nel senso di far pesare le agevolzze commerciali sugli emigranti; ma l'armonizzare le cose insieme è per noi, più che una necessità, un dovere.

Appoggio poi la proposta fatta dal presidente.

PRESIDENTE. — Allora riservandoci di compilare un ordine del giorno che esprima gli intendimenti del Consiglio, metto ai voti la proposta di nominare una Sotto-commissione che, nel modo più sollecito possibile, possa fare la sua relazione sui quesiti più importanti.

GALLINA. — Quando il lavoro della Commissione sarà compiuto, credo che sarebbe utile riconvocare il Consiglio.

CIMORELLI. — Possiamo delegare al presidente la nomina della Commissione. Raccomando però che sia composta di pochi membri.

PRESIDENTE. — Vorrei restringere la Commissione a tre persone, e, ripeto, vorrei che fossero persone residenti a Roma, e che rappresentassero tutte le tendenze.

(Sono nominati i consiglieri Cabrini, Cimorelli e Corradini).

Sull'opportunità di limitare le patenti di Società estere (caso del « Belgenlande » della « White Star Line » e del « München » del « Norddeutscher Lloyd ») ad un dato numero di vapori.

GALLINA. — Di questa questione si occupò anche in passato il Consiglio. Prego perciò il cav. Majoni di dar lettura di quanto allora si disse e si decise.

MAJONI. — La questione di cui si tratta era già stata portata nella seduta straordinaria del Consiglio il 25 agosto dello scorso anno.

La Società di navigazione « White Star Line » aveva domandato di iscrivere in patente, in sostituzione del *Romanic*, il nuovo transatlantico *Belgenlande* di 25 mila tonnellate, che doveva anzi entrare in servizio verso la fine dello scorso anno.

Il Ministero della marina, interpellato al riguardo, si era espresso nei seguenti termini:

« Senza entrare in 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 tonnello, fin dal 1912, e non è necessario che sia ora iscritto nella patente di tale Società, dopo due anni, un altro piroscafo in sostituzione 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 pur tener presente che sono in costruzione 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*, piroscafi questi ad una elica non più adatti alla linea del Nord America ».

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

Aggiungeva poi 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), chiedeva su di ciò il parere del Consiglio dell'emigrazione che servirà di direttiva per la iscrizione di nuovi piroscafi di Compagnie estere.

Il comm. Giuffrida aveva fatto osservare che la disposizione del penultimo capoverso dell'art. 13 della legge sull'emigrazione provvedeva in proposito e supponeva quindi che il Ministero della marina abbia voluto riferirsi a quella disposizione.

Dopo di che il Consiglio decise di rimandare alla prossima riunione ogni deliberazione in merito.

La « White Star Line », se non ha insistito nella sua richiesta nella domanda di patente presentata quest'anno, non l'ha però ritirata; ad ogni modo il « Norddeutscher Lloyd » ha ripresentato la sua proposta, e, trattandosi di una questione di massima, sarebbe opportuno che il Consiglio esprimesse il suo avviso in merito.

PRESIDENTE. — Da quanto ha letto il cav. Majoni non si capisce molto chiaramente il pensiero del consigliere Giuffrida.

PANTANO. — Il Giuffrida diceva che le proposte del Ministero della marina avevano la loro base nella disposizione di quell'articolo.

PRESIDENTE. — Ma bisogna sentire il Consiglio dell'emigrazione.

MAJONI. — Avrei voluto anche io delle spiegazioni al riguardo, perchè non si capisce esattamente il significato delle parole attribuite al comm. Giuffrida. In massima però la decisione fu di rimandare la cosa alla prossima riunione del Consiglio.

PRESIDENTE. — Dunque nel quesito sulla opportunità di limitare le patenti di Società estere, sono abbinati due casi: il caso della « White Star Line », e quello del « Norddeutscher Lloyd », al quale appartiene il *München*. Questi due casi sono abbinati perchè sembra che siano soggetti allo stesso criterio; cioè, data l'abbondanza del materiale (concetto del Ministero della marina) in confronto ai viaggi che si fanno, si possono iscrivere in patente altri vapori?

BRUNO. — Tenendo anche conto del naviglio che la marina italiana ha in costruzione.

PRESIDENTE. — Ma finchè c'è la legge che ammette la parità....

BRUNO. — Ma questo non è il momento di parlare di parità di trattamento. Io parlo nell'interesse della Marina mercantile italiana.

PRESIDENTE. — Ella fa benissimo a parlare nell'interesse della nostra marina mercantile; ma tutto questo è una parentesi. Io dicevo che questi due casi sono stati abbinati come se fossero soggetti ad uno stesso criterio, quello che ho accennato. Ma per me c'è una differenza radicale tra i due casi, e precisamente per uno c'è una pregiudiziale che non c'è per l'altro.

Vogliamo fare la commedia di dare la patente ad altri piroscafi che non navigano, o non possono navigare, come quelli delle Società tedesche; mentre non si muovono quelli delle stesse Società che sono già iscritti? Io direi a questi signori che quando potranno muoversi coi piroscafi iscritti, esamineremo quello che si potrà fare. Parlarne ora è una burletta.

Ma quello che vale per il « Norddeutscher Lloyd » non vale per la « White Star Line » della quale i piroscafi navigano.

CABRINI. — Io credo che sia indispensabile separare le due questioni e distinguere: se si tratta di navi che si riferiscono alla marina di paesi che hanno anche oggi il mare a loro disposizione, possiamo esaminare le domande, tenendo conto di tutte le considerazioni riguardanti l'interesse della nostra bandiera e dei nostri emigranti: ma se si tratta, invece, di paesi i quali non possono offrire alcuna garanzia di effettiva navigazione, mi pare che oggi come oggi il Consiglio dell'emigrazione, trovandosi dinanzi ad una proposta qualunque fatta dalla marina mercantile tedesca, si trovi nelle condizioni in cui si sarebbero trovate le Cancellerie se quella brava persona che si proclamò Re del Sahara avesse fatto proposte per un trattato; perchè oggi non si può trattare con una Società inesistente di fatto; non si può parlare di piroscafi, alcuni dei quali sono nel fondo del mare e gli altri non possono uscire dal porto dove si trovano. Quando le condizioni saranno mutate e si presenterà a noi una o più Società le quali potranno dirci — le nostre navi sono queste, e possiamo metterle in servizio — allora potremo esaminare le proposte.

MORANDO. — Io apprezzo il ragionamento dell'on. Cabrini, prati-

cissimo nel fatto: ma siccome noi abbiamo del materiale in costruzione, non vorrei che si facessero promesse in questo momento. E questo dico anche per oppormi alle osservazioni del collega Rossi. Sta bene rispettare i trattati, ma in questo momento i trattati valgono per quello che si vuole, non per quello che dovrebbero valere. A me sembra che le questioni dovrebbero essere abbinate, non nel senso che siano uguali le condizioni, ma nel senso espresso dal collega Bruno.

PRESIDENTE. — Siccome sulla prima questione, prospettata da me, mi pare che siamo unanimi, intanto sbarazziamo il terreno da essa; perchè nella seconda potremmo essere divisi.

Dunque per il motivo che società le quali per ragione di fatto non funzionano, o sarebbe pericoloso che funzionassero.....

GALLINA. — Il Commissariato ha fatto questa domanda perchè fosse stabilito un principio di massima. Si è citato il « Norddeutscher Lloyd » che domanda la patente per il *München* e la « White Star Line » che l'aveva domandata per il *Belgenlande*, perchè il Commissariato desidera di avere una base di massima per sapere, nel caso di domande di Compagnie estere che hanno già la patente, e che vogliono iscrivere dei nuovi piroscafi, se sia il caso di prendere o no in considerazione le domande stesse.

PRESIDENTE. — Siccome si possono differenziare due sorti di Società: Società che trafficano e quelle che non trafficano, io domando prima di tutto se per quelle che non trafficano siamo unanimi nel dire di limitare la patente.

BRUNO. — Per la questione di massima, sollevata dal conte Gallina, c'è una pregiudiziale. Io credo che questa guerra farà convincere molti della necessità di mutare le teorie in fatto di liberismo o altro. Noi ci siamo trovati, e ci troviamo in condizioni eccezionalissime, e mai si è sentita come ora la necessità di avere una forte e potente marina mercantile per provvedere ai bisogni del paese. Noi siamo stati costretti a requisire tutte le navi disponibili e a vietare qualunque vendita a stranieri o dismissione della bandiera italiana. Io telegraficamente feci vietare che fosse venduto un piroscafo italiano ad agenti a Barcellona, e mi opposi quando si volevano acquistare a Genova piroscafi italiani da stranieri. Le nostre navi mercantili ci sono assolutamente necessarie per i rifornimenti del paese, e per i servizi militari.

Ammesso questo principio, viene la necessità che fin da ora si cominci a salvare questa marina mercantile, per la quale tutto il paese avrà i riguardi che le si debbono, ed io credo che occorra riserbarle tutta quella messe che si può raccogliere. E quando questa

marina mette in costruzione sui cantieri nazionali e stranieri cinque belle unità come la « Dante Alighieri » e la « Giulio Cesare », non dobbiamo concorrere a creare queste barriere costituite dalle marine straniere che vengono ad ostacolare i nostri interessi.

Quindi io dico che si lasci alla marina italiana tutto il servizio di emigrazione italiano, e si respingano queste domande.

PANTANO. — L'argomento è di grande delicatezza ed importanza. E importante dal punto di vista della economia nazionale. La questione è stata più volte trattata, se cioè bisognasse aiutare la bandiera nazionale: alcuni volevano riserbarle l'emigrazione, altri concederle facilitazioni.

È delicata in quanto, avendo dato alla bandiera estera la equiparazione alla nazionale, è difficile il fare delle negative senza premunirsi di cautele. Per quanto le facoltà date al Ministro abbiano sufficiente latitudine, io debbo esprimere il mio pensiero. Io ritengo che se si può aiutare la bandiera nazionale nella misura del possibile, senza detrimento degli emigranti, di fronte alla bandiera estera, è un dovere il farlo. Ed è un dovere se si pensi che noi non possiamo arrivare a prendere ad Amburgo un solo emigrante, perchè tutta una legislazione e una consuetudine locale, tutta una organizzazione formidabile fa sì che un solo emigrante non sfugga alla bandiera tedesca. E ciò mentre noi accordiamo alle altre bandiere una larghezza straordinaria; e siccome in quel primo periodo in cui andò in vigore la legge sull'emigrazione esse erano superiori di numero, di potenzialità e di adattamenti, a quelle nazionali, naturalmente presero il sopravvento; e noi non ci lamentammo, perchè non volemmo che in quel momento la bandiera italiana, impreparata e insufficiente, sfruttasse gli emigranti sotto la speciosità della protezione della bandiera italiana. Ma man mano che realmente la bandiera italiana è andata sviluppandosi, migliorando enormemente il suo materiale, ed eliminando gran parte del peggiore, come eliminerà la restante parte, con le nuove costruzioni essa verrà a prendere un posto importantissimo. Ed allora sorge la questione di massima sollevata dal collega Bruno che s'impone al nostro studio non solo di fronte all'attuale momento, ma anche di fronte a quello che avverrà nel 1917, quando scadranno i trattati di commercio.

C'è poi latente un profondo mutamento nel nuovo assetto dell'Europa; è tutto un mondo nuovo che sorgerà, per il quale noi possiamo trovare forse anche il mezzo di dare alla nostra bandiera altre risorse. Di più ci troviamo dinanzi ad una legge la quale ci mette al disopra del pericolo che la bandiera italiana possa sfruttare la nostra emigrazione, in quanto che i noli sono nelle nostre mani, e noi saremmo in condizione di richiamare al proprio dovere la nostra marina, aprendo le porte alla bandiera estera, quando fosse necessaria un'azione correttiva.

Per tutte queste ragioni io vorrei che per ora, per non pregiudicare le condizioni generali della bandiera nazionale, visto che a tutto quel che occorre per ora essa basta, si soprassedesse assolutamente a qualunque concessione di nuove patenti a navi straniere; salvo a prendere poi i provvedimenti opportuni.

GANDOLFI. — Mi associo completamente a quanto ha detto l'onorevole Pantano. Se il negare la patente in ogni caso alla bandiera estera sarebbe un errore che potrebbe tornare di nocumento alla nostra emigrazione, io credo che si debba caso per caso discutere se convenga o no concedere queste patenti.

Quando poi si tratta, come ha rilevato l'on. Cabrini, di compagnie che non fanno più servizio, è inutile discutere sulla concessione di patenti.

CABRINI. — Io posso accostarmi alle conclusioni affacciate dal collega Pantano; ma continuo a ritenere che le due questioni debbano essere deliberate distintamente.

In confronto di una domanda che mi venga da un paese che può navigare, rispondo partendo da quelle preoccupazioni e considerazioni che ha affacciato, per esempio, il collega Bruno; considerazioni che io posso accettare tutte o in parte. Posso tradurre la proposta praticamente, accedendo alle idee svolte dal collega Pantano, con una specie di sospensiva: per ora le condizioni sono queste, non c'è bisogno di concedere altre patenti. Ma viceversa quando mi trovo di fronte a domande che vengono da marine che non possono navigare, il mio *no* non è motivato da considerazioni economiche, da esigenze di emigrazione; rispondo *no*, e, se ne avessi il potere, le farei decadere anche dalla patente che hanno attualmente, perchè mi ricuso a esaminare domande assurde; perchè non commercio con chi non può pagare, e perchè io non mi presto ad essere canzonato. Si potrebbe domandare a queste Compagnie come potrebbero rispondere alle disposizioni della nostra legge sull'emigrazione, che vogliono che la Compagnia denunci il nome del piroscafo, la stazzatura; ed inoltre l'art. 47 di quella legge dispone che la rappresentanza del paese, al quale quella Compagnia appartiene, debba farsi mallevadrice, ed io domando se anche una sola di queste Compagnie tedesche possa impegnarsi ad organizzare i suoi servizi. Per queste ragioni io desidero che le due questioni siano distinte.

BETTONI. — Mi pare che ci troviamo tutti d'accordo sul punto di sbarazzare il terreno. Cominciamo a negare nuove patenti, e poi discuteremo le tendenze, il protezionismo e il liberismo.

PRESIDENTE. — Sulla nuova iscrizione di patenti bisogna intendersi, bisogna fissare il punto di vista dal quale si parte, perchè quello pro-

spettato dal collega Pantano è diverso da quello del collega Bruno. Questi chiama teoria l'equiparazione delle bandiere.

BRUNO. — Non ho mai detto questo. Io voglio che non si dia allo straniero il mezzo di sopraffarci.

PRESIDENTE. — Ella vorrebbe che non si iscrivesse più nessuna nave straniera, perchè ce ne sono cinque in costruzione alle quali soltanto andrebbe riservata l'iscrizione.

Perciò se, seguendo le idee svolte dall'on. Pantano, diciamo che per ora il materiale è sovrabbondante e non vogliamo iscrivere per ora nessuna nave in patente, io ci sto, ma nessuna nave straniera o italiana. Ma se volete dire — non iscrivo le straniere perchè aspetto che siano fabbricate quelle italiane — allora credo che ciò sia contrario alla legge e ai trattati, pure spiacente che ciò non si possa fare, per vantaggio della nostra marina mercantile.

GIUFFRIDA. — La domanda della Compagnia tedesca potrebbe essere respinta in base all'art. 13-*quater* della legge 17 luglio 1910, n. 538, che stabilisce alcuni provvedimenti riguardanti l'emigrazione. Ma per l'applicazione di quella disposizione occorre un decreto reale, sentito il Consiglio di emigrazione ed il parere del Consiglio dei ministri, e tale decreto deve essere poi comunicato al Parlamento. Quindi se si crede che sia giunto il tempo di chiudere la porta alla bandiera straniera, bisogna vedere se il naviglio che abbiamo disponibile oggi, e che avremo prossimamente, sia sufficiente alla nostra emigrazione.

Quindi mi pare che un provvedimento di esclusione con considerazioni di carattere generale importi una discussione sopra questo punto: in quali limiti e con quali garanzie la bandiera estera debba essere esclusa.

CIMORELLI. — A me sembra che la questione sia dilagata e si sia fatta una questione di tendenza, cioè se preferire la marina nostra, ovvero concedere eguale trattamento a quella estera; e non mi sembra che sia ora il momento di trattarla. Noi abbiamo oggi le domande di due Società estere che vogliono mettere in navigazione alcune navi. Fermiamoci a questo, non facciamo questioni di principio e tanto meno non parliamo di serrata, alla quale accennava il collega Giuffrida, perchè oggi non ne è il caso. Ognuno conserverà i proprii principii; ma qui si tratta di accordare o negare una facoltà a Società che la domandano.

PRESIDENTE. — La questione sta tutta qui: per fare un atto di questo genere, noi dobbiamo motivarlo, e per motivarlo bisogna, secondo la legge, dire le ragioni e i principii ai quali ci informiamo, ragioni e principii impugnabili poi dagli interessati in sede competente. Noi dobbiamo dire al Commissariato che neghiamo la patente per una determinata ragione legale .

CORRADINI. — Io leggo l'art. 13-*quater*, che è l'unico che ci autorizzi a risolvere questa questione, poichè qui si parla di opportunità: « quando il Governo del Re lo ritenga opportuno, potrà sospendere temporaneamente ogni nuova iscrizione di piroscafi su patente di vettore, per tutte o per alcune linee, e con determinate modalità. Il provvedimento sarà preso con decreto reale, su deliberazione del Consiglio dei ministri, sentito il parere del Consiglio dell'emigrazione.

« Il regio decreto dovrà essere presentato al Parlamento entro 15 giorni dalla data della sua pubblicazione, e accompagnato da relazione ».

Si domanda questo o no?

GIUFFRIDA. — Qui si deve applicare l'art. 13 e non ci sono motivi per applicarlo.

CORRADINI. — L'art. 13 dice: « Il ministro degli esteri, udito il Consiglio dell'emigrazione, può con suo decreto motivato, negare, limitare o ritirare la patente ».

L'articolo 13 contempla un caso di ordinaria amministrazione nei rapporti di specifiche ragioni inerenti alle ditte richiedenti e per le quali può essere concessa o negata la patente; ma quando si solleva la questione della opportunità di prendere un provvedimento più profondo che non sia questo previsto dall'articolo 13, quando si domanda se è opportuno, nelle condizioni attuali, sia relative allo stato di guerra, sia relative allo sviluppo della marina mercantile italiana, di sospendere la iscrizione in patente, allora rientriamo nelle disposizioni dell'art. 13-*quater*, e la questione non riflette più specifiche incompatibilità. Si tratterebbe di vedere se, per motivi di ordine generale, non sia il caso di valersi del potere che conferisce la legge all'art. 13-*quater* da parte del Governo.

Non è un puro e semplice atto di ordinaria amministrazione, si tratta di una questione molto più generale per cui si deve discutere se non sia il caso di valersi di questo criterio di opportunità per vietare nuove iscrizioni.

Ed allora entrano in campo le idee dell'on. Pantano e del commendatore Bruno, e anche quelle dell'on. Cabrini.

Del resto sotto questo profilo il Commissariato presenta la questione al Consiglio poichè esso non vi presenta un caso di iscrizione in patente ma la questione « se nelle condizioni presenti debba farsi luogo ad iscrizione »; i due casi ricordati nell'ordine del giorno sono pura esemplificazione (tanto vero che le domande non furono presentate) e la risoluzione si propone per il caso che queste od altre domande si presentino. È la questione generale dunque che occorre esaminare sulla base dell'art. 13-*quater*.

DI FRATTA. — Io sono partigiano del sistema della risoluzione eco-

nomica delle questioni. La ragione di decidere, che pregiudichi meno questioni più larghe, ha le mie simpatie.

Ci sono state delle Compagnie straniere che in varia epoca o in corso di patente, o al principio dell'anno quando le patenti si rinnovano, hanno chiesto che qualche altro piroscifo fosse iscritto in patente. La patente esisteva già, si può dire, per la totalità dei casi. Una di queste Compagnie è tedesca, l'altra è inglese. Non so se ci siano anche francesi. Che cosa si dice qui? C'è una soluzione che io chiamo soluzione Cabrini che dice: voi Compagnie tedesche non navigate, nè potete navigare; voi non esistete sul mare in questo momento. Io mi appiglio a questa considerazione immediata e vi dico: non vi do la iscrizione.

Ci sono le Compagnie inglesi che navigano e qui Cabrini dice: esaminerò, e probabilmente lui verrebbe alla stessa conclusione di negare questo ampliamento di patente con la considerazione che oggi come oggi, quando il traffico della emigrazione è così limitato per ragioni interne ed esterne, il materiale che naviga in servizio di emigrazione è sovrabbondante, e quindi non c'è necessità di accordare allargamento di patente.

Queste due considerazioni sono le più economiche, e se non vogliamo pregiudicare questioni di massima più elevate, che in altra occasione potrebbero costituire degli ostacoli, potremmo attenerci a questa soluzione. Soluzione che, se vogliamo comprendere sotto un denominatore comune, potrebbe esplicitarsi con la forma della sospensiva.

Il comm. Bruno, il quale giustamente nell'interesse della marina mercantile italiana è preoccupato di questo movimento nuovo di idee che si va formando a contatto dei fatti che ci hanno aperto gli occhi, e ci hanno fatto vedere cose che prima non si vedevano, dice: qui bisogna appigliarsi ad una considerazione più generale per un certo verso, più particolare per un altro. Noi abbiamo il dovere di difendere la nostra bandiera, perchè è un ausilio prezioso per noi in caso di necessità, come si vede oggi: e quando facciamo scendere in mare altri cinque grandiosi piroscifi nazionali, non è il momento di iscrivere in patente piroscifi stranieri che non verranno a far corteggio alle nostre navi, ma a far loro concorrenza.

Lasciamo andare la questione della serrata, della quale si è fatto cenno: essa colpisce non solo le Compagnie estere ma anche le nazionali, e quando il Governo crede che bisogna sospendere l'emigrazione, o non bisogna incoraggiarla, chiude e felice notte, ma chiude per tutti. È questo un provvedimento di carattere eminentemente politico, mentre qui siamo in materia di provvedimenti di ovvia opportunità.

Io quindi riterrei più adatta la forma della sospensiva, che comprende tutte le ipotesi, senza far distinzioni che potrebbero riuscire qualche volta inopportune.

BROFFERIO. — Dopo quello che ha detto con tanta competenza il collega Di Fratta, potrei non parlare. Ma desidero aggiungere due sole considerazioni. Noi ci troviamo in un periodo così eccezionale, che non consente di prendere risoluzioni di massima; noi ci troviamo in condizioni politiche così gravi come non sono mai state, in condizioni di rinnovamento di marina mercantile che fortunatamente preludono ad un migliore avvenire; ci troviamo sfortunatamente a subire una diminuzione di traffico per i nostri emigranti, e perchè vogliamo compromettere le nostre risoluzioni con una determinazione di massima? Io accederei molto volentieri alla proposta fatta dall'on. Pantano, la quale mi pare che gioverebbe alle condizioni del momento ed anche alla marina mercantile.

PRESIDENTE. — Io ricordo al comm. Bruno, col quale ci conosciamo da tanto tempo, che, quando fra noi c'è stato un dissenso, si trattava soprattutto di un dissenso di forma giuridica da dare al voto, perchè la difesa della nostra bandiera è stata fatta sempre da tutti qui in Consiglio. Rammento che perfino il Turati, il quale non è sospetto di idee protezioniste, in una riunione di otto o nove anni fa nella quale si trattava di dare una concessione, disse che formalmente non si poteva negare, ma che vi è sempre un giusto arbitrio discrezionale dell'Amministrazione pubblica, cioè del Commissariato.

Io faccio rilevare che in questa circostanza la legge ci ostacola, secondo il mio parere, e quindi io accedo molto più volentieri alla sospensiva proposta dal collega Di Fratta, perchè va d'accordo con questa nostra, dirò così, politica interna della emigrazione per quanto riguarda i vettori. Perchè se volessimo affrontare la questione e darne una motivazione, credo che non giungeremmo al nostro intento. La motivazione stessa alla quale ha accennato il collega Di Fratta, che sarebbe la più utile in questo tempo, e cioè che non vogliamo mettere in opera nuovo materiale, andrebbe pure essa fatta nelle forme volute dall'art 13-*quater*, vale a dire con decreto del Ministro, ecc.

BRUNO. — Ma la legge non prevede la conflagrazione europea.

GIUFFRIDA. — Noi abbiamo fatto una discussione un po' giuridica, e un po' economica. C'è una questione di opportunità sulla quale i fatti nuovi, hanno corretto le idee di molti, o almeno le hanno mitigate. Forse la politica seguita fino ad oggi ha avuto la sua utilità per la rinnovazione della nostra marina mercantile; oggi però dobbiamo fare la revisione di tale politica, e a questo punto viene la considerazione del collega Bruno, che è giusta, che non bisogna lasciar passare questo momento, che ci ha dato tanti insegnamenti.

Ma ripeto che noi dovremo motivare un provvedimento di rifiuto del piroscafo *Belgenlande* e del *München*.

Per la Compagnia tedesca l'argomento portato dal collega Ca-

brini è giusto, perchè dare la patente ad una Compagnia che non naviga è un non senso, e vi sono precedenti amministrativi in tal senso

Bisogna considerare che tale patente permette il funzionamento di una moltitudine di agenzie che, non potendo lavorare per il loro mandante, che non naviga, cercherebbero di lavorare violando la legge.

Quanto al piroscafo inglese si dice che ne abbiamo di troppi. Non so se questo motivo possa essere sufficiente; ma nell'agosto dello scorso anno il Ministro degli esteri convocò il Consiglio dell'emigrazione per vedere se ed a quali condizioni si potevano far trasportare gli emigranti su navi di bandiera belligerante.

Allora il Consiglio dette il parere che, se vi fosse pericolo, il Ministro si regolasse lui; ma anche questo potrebbe non essere un motivo sufficiente per tutte le navi di bandiera belligerante; credo quindi che la soluzione preferibile sia la sospensiva.

BRUNO. — Mi associo alla sospensiva nella intesa che la questione resti impregiudicata.

PRESIDENTE. — La sospensiva ha appunto questo valore.

CABRINI. — Io voto la sospensiva, ma desidero che nella votazione si proceda distintamente. (Voci: *no, no*).

Perchè ci sono due motivi diversi. Io voto la sospensiva per la domanda della Compagnia inglese per le motivazioni esposte da vari oratori e nelle quali consentiamo; le medesime motivazioni valgono anche per la sospensiva in confronto della Compagnia tedesca, ma per questa vale anche l'altra constatazione di fatto che le sue navi non navigano.

La votazione deve perciò essere divisa in due: prima in riferimento alla domanda della Compagnia inglese, poi a quella tedesca. Alla prima si risponde con la sospensiva motivandola con le condizioni attuali del traffico, alla seconda si confermano le ragioni per cui si è rifiutata la prima, ma si aggiunge la constatazione di fatto, che non so come il nostro Consiglio non voglia fare.

Il comm. Giuffrida diceva dianzi che dubita che il motivo sia legale, ma allora io domando che si chieda alla Società quali servizi vuole organizzare, in quali giorni fissa le partenze....

GIUFFRIDA. — Il motivo da addurre per il diniego della patente alla Compagnia tedesca, potrebbe essere opposto, sebbene con minore efficacia, anche alla inglese. Per le navi inglesi potrebbe essere un motivo il pericolo dei sottomarini tedeschi; ma questo è un motivo che vale non per un piroscafo, ma per tutti quelli della marina inglese.

CABRINI. — Io temo appunto che, rifiutare da parte del Consiglio di dire la ragione specifica che scende dalla constatazione di un fatto in confronto della marina mercantile tedesca, possa essere dal Ministero interpretato in senso completamente opposto.

Io dico che un particolare non so perchè non si debba applicare ad una nave, e non alla Compagnia. Noi non abbiamo la domanda di iscrizione in patente di una Compagnia. In questo caso avrei sostenuto la tesi come massima; ma trattandosi della domanda per una nave, perchè non posso chiedere: con questa nave quale servizi vi apprestate a fare? Quando intendete di navigare? se non mi date la risposta a queste domande, non posso prendervi sul serio.

PRESIDENTE. — Per quanto mi associ a quello che ha detto il collega Cabrini, e sia della sua tendenza, io non posso per regolarità mettere in votazione la sua proposta, ma quella più larga della sospensiva per tutte e due le domande.

GALLINA. — Io vorrei che fosse ben stabilito che il Commissariato aveva chiesto il parere del Consiglio più per una questione di massima che per il caso di questi due piroscafi. Per precisare dirò che la Compagnia inglese aveva fatto domanda per il *Belgenlande* l'anno scorso, ancora non l'ha rinnovata quest'anno, ma potrebbe rinnovarla, mentre la domanda è stata fatta recentemente per il *München*. Quindi per avere un parere di massima, sono stati prospettati questi due casi, dei quali l'uno solo sussiste effettivamente.

GIUFFRIDA. — Allora manca la materia di contendere. Escludendo la questione di massima, non c'è che da votare sul piroscavo tedesco. Io capisco che utilmente si deliberi caso per caso.

PRESIDENTE. — Poichè si è fatta questa discussione, per non perderne completamente il frutto, credo che un risultato se ne possa trarre. Poichè il Ministro e per il Ministro il Commissario generale può domandare al Consiglio quello che crede, ed ora ha chiesto un parere su questi due casi, poichè si crede che da un momento all'altro anche la Compagnia inglese ripeta la domanda, io ritengo che sarebbe opportuno formulare un ordine del giorno in cui si dicesse: per le circostanze note, allo stato attuale, non crede opportuno il Consiglio della emigrazione che siano iscritti in patente nuovi piroscafi per il momento, e ciò vale soprattutto per il *München*, per il quale non ci sarebbe la possibilità di navigare.

(Approvato).

Circa il vapore « Italia » dell' « Anchor Line ».

GALLINA. — In conformità del voto espresso dal Consiglio nella sua riunione straordinaria del 25 agosto, il Commissariato ha provveduto per il ritiro dei vapori *Perugia* e *Calabria* di proprietà dell' « Anchor Line », dal servizio di emigrazione, dandone notizia anche ai RR. Consolati in modo che essi non possano ottenere più nemmeno la licenza consolare. È rimasto in servizio, conformemente alla deliberazione presa nella stessa seduta, il solo *Italia*. Per questo vapore la

Direzione generale della marina mercantile ha fatto osservare che i due nuovi vapori, che l' « Anchor Line » intende mettere in servizio di emigrazione e cioè il *Tuscania* ed il *Transylvania*, avranno un numero di posti complessivamente superiore a quello di cui la stessa Società disponeva col *Perugia*, *Calabria* e l'*Italia*, presi insieme, e perciò ha proposto che anche l'*Italia* venisse escluso dal servizio della emigrazione.

Il Commissariato ha rivolto analogo invito alla Compagnia, la quale non ha creduto di dover consentire. Il Consiglio, nella sua seduta precipitata, ha deciso di rinviare la questione alla prossima riunione e cioè alla presente.

Intanto è stata eseguita, per ordine del Ministero della marina, la visita della quale l'aveva richiesta fin dal luglio u. s. E le conclusioni furono le seguenti:

« Ovunque si è potuto constatare che le installazioni di bordo, rispondendo alle condizioni richieste dalle disposizioni di Legge e di Regolamento, non lasciano alcun dubbio sull'attitudine del piroscafo al trasporto degli emigranti, i quali anzi possono avvantaggiarsi su questo piroscafo, che non trasporta passeggeri di classe, di un servizio organizzato con speciali cure, che compensa largamente qualche lieve deficienza di assetto.

« La Commissione di visita esprime quindi ad unanimità il parere che il piroscafo *Italia* possa continuare il traffico degli emigranti ».

La Direzione Generale della marina mercantile insiste nella sua proposta; ciò che non parrebbe opportuno almeno fino a quando non siano messi in linea il *Tuscania* ed il *Transylvania*.

Il Commissariato, vista la relazione che ho letto, crederebbe utile di lasciarlo navigare ancora, sia perchè sembra si trovi in buone condizioni, sia perchè la navigazione straniera non ha quasi più piroscafi da fornirci, e, per quanto siano scarsi gli emigranti, ci sembra che questo piroscafo sarebbe utile fosse conservato per ora.

PANTANO. — Io non lo escluderei, ma, alla prima concessione di nuove patenti, si dovrà riesaminare la questione.

PRESIDENTE. — Chiedo se si accetta che questo piroscafo *Italia* dell' « Anchor Line », per quest'anno si possa lasciare in servizio visto che la visita è stata favorevole. (*È approvato*).

Acquisto di uno stabile ad uso di Asilo per gli emigranti a Palermo.

GALLINA. — Esiste a Palermo un Istituto di trovatelli che ha un edificio in riva al mare, nel quale ha preso posto la Casa degli emigranti di Palermo, che però non è esercitata dal Commissariato, ma da una Società privata.

Il Consiglio di amministrazione dell'Istituto ha intenzione di fab-

bricare un altro edificio più ampio, e con sistemi più moderni, per il suo uso, e siccome la nostra casa degli emigranti è lì, ci ha domandato se, avendo esso intenzione di alienare lo stabile, ci facesse comodo di acquistarlo, tenendo conto della ubicazione dello stabile che è realmente favorevole.

Il Commissariato, viste le condizioni di massima, che non sono state ancora molto ben definite, di questo contratto che ci è proposto, ma riconoscendolo utile per molte ragioni, ha mandato il cav. Majoni a Palermo per meglio studiare sul posto la questione.

È a disposizione del Consiglio la sua relazione documentata. Il Commissariato però, prima di condurre delle pratiche più strette (per ora abbiamo solo delle cifre di massima), prima di vedere quale effettivamente sarebbe il prezzo di acquisto, quale il costo delle riparazioni da fare, vorrebbe avere il parere del Consiglio sulla questione di massima: se, cioè, si ritenga opportuno entrare nell'ordine di idee di acquistare questa casa per farne una gestione di Stato come è quella della Casa degli emigranti di Napoli. Qualora il Consiglio rispondesse affermativamente, si istruirebbe perfettamente la questione, e si risottometterebbe al Consiglio. Se il Consiglio fosse di parere contrario, non ci si penserebbe più.

CABRINI. — Io sono in massima favorevolissimo ad una applicazione reale e sollecita dell'articolo della legge del 1901 a favore degli Asili di Stato, per gli emigranti, e vorrei che in tutte le nostre città porti di imbarco per l'emigrazione l'Asilo di Stato sorgesse. Ho però qualche preoccupazione che esprimo: non vorrei che l'incominciare la applicazione dell'articolo della legge da Palermo, dopo che da anni ed anni, dal giorno si può dire della inaugurazione di questo Consiglio, dal 1901, è incominciata la discussione per l'Asilo di Napoli, possa sembrare un colpo improvviso, un mutamento di rotta, l'abbandono di ogni progetto relativo a Napoli in confronto di un'altra città, che ha diritto a tutte le nostre simpatie, ma dove indubbiamente il movimento della emigrazione, come della reimmigrazione non si presenta con i caratteri grandiosi che si riscontrano a Napoli.

Io non faccio nessuna proposta, esprimo un dubbio, mi sforzo di interpretare quella che può essere l'impressione di altri più che la mia.

PRESIDENTE. — Io porto qui anche l'espressione del senatore Bodio che, prima di partire, mi ha detto di manifestare il suo parere contrario, non per una ragione formale esteriore, come quella del Cabrini, ma per una ragione pregiudiziale. Io non so quello che direbbero in altri paesi se ci vedessero fare questa discussione ora mentre non abbiamo mai fatto gli Asili di Stato quando centinaia di migliaia di emigranti partivano dal porto di Napoli, ora che la emigrazione è quasi cessata, e che, dopo la guerra, non sappiamo se si indirizzerà per le Americhe o per l'Europa, se partirà da Napoli o da Palermo. Voglia-

mo spendere un milione per fare un ricovero per gli emigranti senza sapere se poi gli emigranti ci andranno; perchè, facendo tutte le ipotesi, si può supporre che l'Europa sia tanto scarsa di popolazione che tutti i nostri emigranti dopo la guerra andranno nei varii paesi di Europa, chiamati a sostituire le persone perite sul campo e a riparare ai danni che la guerra ha prodotto; può darsi che vadano tutti in America; ma volere in questo momento, in questo stato di incertezza così buio, andare a spendere un milione per un ricovero che potrà essere poi abitato dai topi, pure persuasissimo della necessità dei ricoveri, non mi sembra opportuno. Aspetterei che passassero ancora sei mesi, pur riconfermando la mia fede nei ricoveri, e pregando il Commissario generale che, quando le cose siano chiarite, ci sottometta tutta la questione nel suo complesso, per Napoli e per Palermo.

PANTANO. — Debbo constatare con vivo dolore che io sono destinato ad assistere per gli Asili di emigranti al ripetersi di un fenomeno stranissimo. Ricordo che sono stato, insieme col Luzzatti, l'autore di questa legge, e sin dal primo momento con piena fede facemmo il primo tentativo per Napoli, onde far concedere gratuitamente dallo Stato al Commissariato quei meravigliosi locali vicini alla stazione di Napoli sui quali avrebbe dovuto sorgere l'asilo per gli emigranti. Ma poichè in quell'epoca si volle contrapporre a tale spesa quella occorrente per favorire dei progetti di colonizzazione in America, che diedero occasione a tante discussioni al Ministero degli esteri, delle quali il senatore Bodio fu *magna pars*, si finì col non far nulla di nulla di una cosa e dell'altra; il Governo si riprese i locali e noi fummo tagliati fuori dal porto di Napoli.

Se si fosse fatto allora l'Asilo, sarebbe sorto uno dei più splendidi che si potesse desiderare.

Sorse poi la questione: ma se si fa a Napoli immediatamente dopo deve farsi anche a Genova, e andammo a Genova a studiare, ma siccome Napoli ritardava, anche per Genova non si fece nulla. Messina, Palermo domandavano e si rispondeva anche ad esse: dobbiamo prima pensare a Napoli; ma a Napoli non si trova un locale e allora niente per nessuno.

Ora ci si presenta una occasione a Palermo identica a quella che avemmo un tempo a Napoli: un locale adatto cioè; ma ora non voglio avere rimorsi aderendo, come allora, ad un rinvio subordinato. Se allora non si fosse opposto tenacemente l'Odescalchi, avremmo oggi a Napoli l'Asilo. A Palermo, in occasione dell'ultima visita che ho fatto colà per una commissione di inchiesta, mi sono confermato che bisogna cogliere, e sarebbe un tradimento non farlo, questa occasione. L'edificio si trova dinanzi al porto in ottima situazione rispetto al centro della città, ed in corrispondenza col mare, di modo che si potrebbe avere un Asilo capace di raccogliere tutti gli emi-

granti che fanno capo a Palermo, nel quale sarebbe possibile la visita, l'alloggio e l'imbarco diretto senza contatti estranei.

Viene offerto a buone condizioni dall'Orfanotrofio che ne è proprietario e che ha dato il primo piano in fitto all'attuale Asilo degli emigranti. Anche la costruzione ne è meravigliosa: le volte sono così alte che ad un certo punto si potrebbe anche dividere il piano in due. Sarebbe ceduta al Commissariato anche la parte dell'edificio riservata ora ai trovatelli, perchè c'è l'idea di fare in piena campagna, in punto perfettamente salubre, l'Asilo dei trovatelli. E cederebbero appunto l'edificio a prezzo non esagerato per attuare questo divisamento; ma se domani cambiassero di opinione e noi andassimo a cercare a Palermo un altro locale, per fare l'Asilo degli emigranti, dovremmo spendere assai di più senza avere i benefici di quella posizione. Io mi inchino dinanzi alla emigrazione europea, alla sua importanza, ai suoi bisogni e quali che saranno per essere le sue vicende nel nuovo assetto europeo sarà sempre oggetto delle nostre patriottiche provvidenze; ma poichè i nostri fondi sono costituiti dalla emigrazione transoceanica, e sono il sangue di quelle popolazioni che ad essa contribuiscono, il subordinare la spesa occorrente per l'Asilo di Palermo alla eventualità di radicali spostamenti nelle nostre correnti migratorie in seguito alla presente conflagrazione europea, non parmi nè equo, nè legittimabile. Molto meno poi sarebbe legittimabile il ripetere in questa occasione l'errore commesso una volta di subordinare la soluzione dell'Asilo di Palermo a quella dell'Asilo di Napoli. Perderemo una buona occasione, ed avremo fatto davvero ancora una volta sul problema degli asili un'infruttuosa accademia.

Ripeto che io non voglio questa volta aver rimorsi. Secondo me si dovrebbe votare la proposta con tutte le cautele; discuteremo poi se così vi pare, chi dovrà esercitare l'Asilo, ma non perdiamo l'occasione di accaparrare per noi quel locale, e di attuare almeno una prima volta ciò che la legge vuole, e che finora non si è mai fatto.

Anche io sono impressionato dallo sconvolgimento europeo, ma i rapporti tra l'America e l'Italia non potranno subire per ciò delle profonde mutazioni, ed il mezzogiorno avrà sempre una gran corrente emigratoria per l'America.

BETTONI. — Io guardo la questione dal punto di vista pratico, e quindi mi associo, anche a nome di Morando, a quanto ha detto l'on. Pantano, il che corrisponde a quanto si è deliberato altra volta.

Il collega Cabrini dice che a lui fa l'effetto che non sia conveniente di spendere per un Asilo a Palermo prima che sia fatto quello di Napoli; ma se si presenta una occasione buona perchè non si dovrebbe coglierla?

L'on. Rossi afferma che l'emigrazione in questo momento è sospesa, e non si può dire che cosa avverrà dopo la guerra. Osservo che

se si compra oggi a buon mercato, ciò dipende dal fatto che siamo in condizioni speciali di economia, ma quando gli affari riprenderanno il loro corso i prezzi aumenteranno. Eppoi se si compra a buon prezzo, si potrà eventualmente rivendere con maggiore facilità. Del resto tutto quello che si spende per questi Asili non è che una partita di giro, perchè il danaro speso darà i suoi interessi attraverso gli affitti. Se c'è un momento per fare un'operazione di questo genere, è appunto l'attuale.

Riassumo il mio pensiero che collima con quanto ha detto l'onorevole Pantano: si presenta un affare buono sotto tutti gli aspetti, anche indipendentemente dalla questione dell'Asilo, ed allora, anche per corrispondere ai deliberati precedenti, cogliamola se qui non si deve far sempre dell'accademia. Altrimenti il fare dei progetti e dei sopra-luoghi, non è che buttare tempo e danaro quando manchi l'intenzione di risolvere effettivamente i problemi.

PRESIDENTE. — L'amico Bettoni parla di teorie; ma la mia è tanto poco teoria che fino a sei mesi fa, quando ancora non c'era la guerra, io ero favorevole; invece, nelle condizioni attuali no. La mia è invece proprio l'opinione di persona pratica, mentre non è pratico non pensare a fare gli Asili quando sono migliaia e migliaia i partenti, pensare a farli quando non si sa che cosa ci riserverà l'avvenire. Per me questa guerra avrà una ripercussione gravissima sull'emigrazione; non si può dire ora se in avvenire sarà l'emigrazione europea o transoceanica, se partirà o no da Palermo, le ipotesi sono svariatissime, e fare un asilo per il quale si spenderà un milione quando non c'è la certezza che la emigrazione di esso possa avvantaggiarsi, non è pratico. Supponete l'ipotesi che anche noi avessimo la guerra e perdessimo molti uomini; l'emigrazione non ci sarebbe più. Supponete che si perdano milioni di uomini in Europa; allora l'emigrazione si dirigerebbe in Europa. Per me questa guerra è un fatto così terribile che forse le conseguenze io le vedrò più gravi di quelle che saranno; ma dico: si è aspettato finora, non facciamo in questo momento quando tutto consiglierebbe a non fare.

GIUFFRIDA. — Volevo soltanto chiedere qualche schiarimento, se cioè la casa della quale si parla è quella in piazza dei Cavalli Marini (Voci: Sì, sì). Ora questo edificio ci fu offerto già da parecchi anni a diversi prezzi.

Il locale si presenta adatto per asilo di emigranti, ma non eccessivamente, perchè è eccessiva l'altezza delle volte per un locale di grande convivenza. Si tratta di un vecchio convento che presenta il vantaggio di essere un locale di convivenza, ma fatto secondo gli antichi sistemi igienici. La posizione è buona perchè vicino al mare, non è perfetta però, perchè non ha la immediata comunicazione col mare. Ma, salvo che scegliere un altro locale lontano, dal quale poi

si dovrebbe trasportare gli emigranti alla stazione di imbarco, credo che locale meglio ubicato di questo non si possa trovare.

Però a me pare che si dovrebbero chiarire alcuni punti. La questione del prezzo sarà studiata dall'amministrazione; è una questione tecnica da trattarsi in base anche alle offerte fatte precedentemente. Questione essenziale invece è che l'Asilo va esercitato come sempre si è affermato, richiamandoci ai precedenti ricordati, in diretta gestione. Non vorrei che il Commissariato spendesse una somma, e che l'Asilo fosse gestito ancora dagli attuali esercenti o da altri.

Quanto alle osservazioni dell'on. Rossi, vorrei pregarlo di considerare che, nella incertezza in cui si vive, se il prezzo fosse conveniente, o quanto meno non superiore a quello pur respinto in altri tempi, quel locale converrebbe acquistarlo.

MAJONI. — È cresciuto il prezzo da 400,000 a 540,000 lire.

PANTANO. — Ma volete calcolare i prezzi dei fabbricati di prima con quelli di oggi?

GIUFFRIDA. — Un anno fa si poteva dire che il prezzo dei fabbricati in confronto del 1906 o 1907 era molto più alto, nelle condizioni attuali del mercato si deve tener presente che il prezzo dei fabbricati deve essere inferiore a quello di un anno fa.

Dunque se si può comprare a buone condizioni, senza interposte persone e per gestione diretta, crede sia bene comprare, ed è bene comprare in questo momento perchè, essendo scarsa l'emigrazione, si possono fare i necessari lavori di trasformazione con maggiore comodità che non in un periodo di grande emigrazione.

PANTANO. — Per la gestione diretta siamo d'accordo.

MAJONI. — Quanto al prezzo dirò che fu domandato, non so in quale anno; 400,000 franchi.

GIUFFRIDA. — Con l'altra ala dell'Orfanotrofio?

MAJONI. — Tranne quel così detto Asilo della carità, parmi che è in condizioni da dover essere abbattuto; ed ora hanno chiesto 540,000 lire. V'è anche da pagare un canone di circa 3000 lire annue per la Chiesa della Carità sulla quale grava una enfiteusi *perpetua*. Il Commissariato ha fatto osservare che il prezzo era un pò alto, quantunque il Genio civile dica che il locale, cioè la casa degli emigranti, la Chiesa della Carità e l'Ospizio dei trovatelli possano valere 700,000 lire, salvo modificazioni in seguito ad una visita più dettagliata.

Con alcune riserve il Commissariato ha fatto osservare che questo prezzo ci sembrava eccessivamente alto. Attendiamo ora di conoscere l'ultimo prezzo, ed è stato incaricato l'Ispettore di Palermo di sollecitare un'offerta definitiva. L'Ispettore ci ha scritto quattro giorni fa: « Ieri sera ebbe luogo la riunione del Consiglio di amministrazione dei trovatelli, allo scopo di decidere a quale prezzo minimo avrebbero ceduto lo stabile Asilo emigranti.

« Durante la discussione però, uno degli amministratori sollevò la pregiudiziale nel senso, che per poter vendere lo stabile in parola, occorreva all'Amministrazione di sapere, quale sarebbe lo importo della spesa occorrente alla fabbricazione ed assetto definitivo dei nuovi locali ideati per lo impianto dei servizi dei Trovatelli, potendo trovarsi, dato il rincaro dei materiali e della mano d'opera attuali, nella dura necessità di dover rifondere somme che eventualmente non si trovassero in condizione di poter disporre, e di conseguenza non poter completare l'edificio ideato.

« Nel Consiglio di amministrazione prevalse l'osservazione suaccennata, e quindi si decise di soprassedere pel momento, e frattanto si è dato incarico al Genio Civile per fare un preventivo, molto vicino al vero, della spesa occorrente.

« Mi ha quindi riferito, stamattina, il Segretario generale cav. Romano, che appena ne sarà in condizione, curerà di farmi sapere le nuove decisioni del Consiglio di amministrazione dei Trovatelli.

« L'E. V. potrà di leggieri rilevare, quindi, che la pratica non sarà d'imminente soluzione, giacchè dovendosi attendere lo espletamento da parte del Genio Civile di una perizia di questo genere, occorrerà un certo tempo, che, per quanto imprecisabile, certo non potrà completarsi nel giro di pochi giorni.

« Questo è quanto mi affretto di rassegnare all'E. V. e, resto in attesa di eventuali ordini al riguardo.

« *L'Ispettore* : DAMIANI ».

GALLINA. — Noi abbiamo soltanto domandato al Consiglio, come principio, se si può procedere nelle trattative, è beninteso che nessun accordo è stato ancora preso.

PANTANO. — Noi daremo un parere di massima, e poi il Commissariato tratterà e acquisterà al miglior prezzo possibile.

GALLINA. — Se il Consiglio, seguendo il parere dell'on. Rossi dice: per il momento non ne facciamo nulla, noi non faremo altro; se il Consiglio è del parere che si facciano queste trattative, una volta venuti al punto di stringere il compromesso, il Consiglio sarà nuovamente interrogato.

PANTANO. — No, no, non è possibile.

GIUFFRIDA. — In sostanza la decisione non è tanto urgente come pareva, nè è questa poi una straordinaria occasione. Respingerla senz'altro sarebbe inopportuno, bisogna autorizzare il Commissariato a trattare qualora le condizioni si presentino favorevoli, ma non ad acquistare a qualunque prezzo.

CABRINI. — Le operazioni per l'acquisto indubbiamente porteranno via parecchio tempo, e forse questo parecchio tempo ci porterà al periodo in cui le condizioni eccezionali attuali saranno venute siste-

mandosi. Che se invece allora le condizioni dell'emigrazione apparissero così profondamente turbate da dare la sensazione della inutilità della cosa, si potrà non concludere nulla, o, se l'acquisto sarà stato fatto, si potrà magari rivendere, perdendoci pure eventualmente qualche cosa che potrà essere rappresentata da alcune diecine di migliaia di lire. Ma io dico la verità, che si è fatto così poco per la emigrazione transoceanica, che non sarebbe gran disgrazia di aver perduto qualche diecina di migliaia di lire in una retrocessione.

Debbo aggiungere però che forse la parola è andata al di là del pensiero dell'on. Pantano. Egli ha detto: autorizziamo l'acquisto, ma poi intorno al modo di gestione riserbiamoci. No, io condiziono il mio voto al fatto che il Consiglio riconfermi l'ordine di idee manifestato il 24 giugno 1912, quando la questione, essendo stata largamente esaminata, si venne nella decisione che il Consiglio ritiene che l'esercizio di Stato degli asili degli emigranti debba esser fatto in regime di monopolio. Sarà poi da vedere se tutti i servizi dovranno essere fatti dallo Stato, o se potranno essere in parte ceduti.

PANTANO. — Riconfermiamo quella deliberazione.

GIUFFRIDA. — Allora io sottoporrei al voto del Consiglio il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio è di parere che si possano continuare le trattative « e procedere all'acquisto dell'edificio offerto per asilo degli emigranti, « purchè le condizioni siano convenienti anche in rapporto alle prece- « denti offerte, ed in seguito all'acquisto si possa procedere all'eserci- « zio diretto ed immediato dell'Asilo di Stato in regime di monopolio ».

Ho messo la parola « immediato » perchè dubito che ci possa essere un certo termine da dover lasciare agli attuali affittuari ed esercenti. (Voci: *No, no*).

MAJONI. — Fino all'agosto 1917; però essi sono disposti, mediante compenso, ad uscir prima.

GALLINA. — Si dovrebbe indicare una cifra.

PANTANO. — No, questa è materia che dipende dalla Commissione di vigilanza.

GALLINA. — Bisognerà che tutto questo sia concretato in una cifra che comprenda non solo l'acquisto, ma le riparazioni e l'arredamento dei locali.

PRESIDENTE. — Io mi astengo dal voto perchè, mentre mi dichiaro ancora fermamente propenso a riconoscere la necessità di Asili di Stato, gestiti dal Commissariato, avrei però preferito una proroga di qualche tempo nella discussione dell'argomento, in considerazione delle circostanze mondiali odierne, che certo non potranno non influire sulle correnti emigratorie.

Ed ora chi approva l'ordine del giorno alzi la mano. (*È approvato*).

PANTANO. — Non dimentichiamo poi che fino da oggi, se capitassero occasioni favorevoli, si potrebbero, nei diversi porti d'imbarco, fissare delle aree sulle quali al momento opportuno potrebbero sorgere asili di Stato per gli emigranti

Ordine del giorno concordato dai consiglieri Cabrini e Bruno relativo al n. 2 dell'ordine del giorno.

« Il Consiglio;

« Viste le domande presentate dal « Norddeutscher Lloyd » e dalla « White Star Line » per l'iscrizione in patente rispettivamente dei piroscafi *München* e *Belgenlande*;

« Tenute presenti le attuali condizioni del conflitto europeo e l'arretrato manifesto e prolungato dell'emigrazione italiana per paesi transoceanici;

« Tenuto anche presente, per ciò che riguarda il *München*, che la marina mercantile tedesca, cui il *München* stesso appartiene, non è attualmente in grado d'esercitare servizi transatlantici;

« È di parere che per il momento debba essere sospesa qualsiasi deliberazione in merito alle suindicate domande per iscrizione di nuovo naviglio nelle patenti di vettore delle ricorrenti Società ».

Comunicazioni del Commissariato.

GALLINA. — Nell'ordine del giorno della prima convocazione, che fu poi rimandata, figurava fra gli altri argomenti la Casa degli emigranti di Napoli. Dirò le ragioni per cui tale argomento è stato tolto.

Per la Casa degli emigranti di Napoli siamo venuti nella determinazione che era difficile abbandonarla totalmente, e che perciò sarebbe stato bene per il momento di lasciar impregiudicata tale questione e cercare di ottenere qualche riduzione sull'affitto attuale. Abbiamo potuto accordarci coi proprietari nel senso che, invece di esser liberi di dar la disdetta con quindici giorni di preavviso (ragione per la quale essi domandavano un prezzo elevato), questo preavviso fosse portato a tre mesi, e con ciò si è ottenuta una diminuzione di 1600 franchi al mese pel primo trimestre, di 1200 al mese in seguito.

Siamo anche in trattative col Genio Militare di Napoli e col Ministero della guerra per cedere una parte dei locali. Per queste ragioni ed anche per la mancanza di aree convenienti, siamo venuti nella determinazione di riservarci in seguito di prendere una decisione.

PRESIDENTE. — Ho piacere che il Commissario generale ci abbia fatto questa comunicazione; e credo di essere interprete del pensiero del Consiglio, per esprimere la nostra soddisfazione che non solo ancora si tenga questa Casa, ma che si tenga a migliori patti, in modo più stabile, e con affitto più lungo. E credo di essere ancora interprete del pensiero del Consiglio, riconfermando, per tutte le ragioni dette, la necessità della gestione diretta della Casa per gli emigranti di Napoli.

GIUFFRIDA. — Mi associo a quanto ha detto il nostro Presidente. Vorrei sapere poi se la clausola che c'era nel contratto di affitto, per quanto riguarda gli obblighi dell'affittuario, sia rimasta incontrastata, perchè l'affittuario aveva l'impegno di lasciare lo stabile a disposizione del Commissariato senza limitazione di tempo.

MAJONI. — Si è fatto un compromesso con quella clausola, ed ora si stipulerà il contratto, nel quale ci sarà riservato il diritto di rescindere il contratto con un preavviso, però non di quindici giorni ma di tre mesi, e questo obbligo rimarrà fino a che la metropolitana non prenderà possesso dello stabile del quale ha ottenuto l'espropriazione.

CABRINI. — Giacchè abbiamo nel Consiglio i colleghi della Commissione di Vigilanza, io esprimerei il desiderio, se credono di potervi consentire, che il Consiglio fosse informato sulle disposizioni del Governo a reintegrare il Fondo dell'emigrazione di quel molto che il Commissariato ha dovuto spendere per emigranti che non contribuiscono al Fondo stesso. Si doveva far così, e benissimo ha fatto il Commissariato; come servizio di cassa, non si poteva avere un minuto di perplessità; ma mi sembra che, conforme alle decisioni e dai punti di vista stabiliti anche dal Consiglio di emigrazione, a proposito dell'assistenza legale nell'America del Nord, questo Fondo vada reintegrato. E desidero questo anche perchè, se può avere qualche valore, si potrebbe fare un voto col quale il Consiglio si assocerebbe all'opera, che personalmente mi risulta efficacissima e coraggiosa, svolta dalla Commissione di Vigilanza per la difesa del Fondo dell'emigrazione.

PANTANO. — Quando avvennero i fatti perturbatori della emigrazione, il Presidente del Consiglio ed il Ministro degli esteri invitarono il Commissariato a voler fronteggiare le prime spese che si dovevano incontrare. Allora, in mancanza di una riunione del Consiglio di emigrazione, il Commissario generale mi interrogò, ed io dissi che, se si fosse trattato di qualche centinaio di migliaia di lire da spendere, mi sarei assunto la responsabilità anche a nome dei colleghi senza consultarli, e ciò anche dal punto di vista della solidarietà.

Pochi giorni dopo il Commissario generale mi avvertì che si trattava di centinaia di migliaia di lire che si spendevano ogni settimana o quindici giorni, ed allora chiedemmo una udienza al presidente del Consiglio, al quale dicemmo che non trovavamo difficoltà,

alla condizione però che, se si dovessero spendere forti somme, non l'avremmo fatto che come servizio di cassa, e che dovevamo essere reintegrati, trattandosi di somme dovute al contributo della emigrazione transoceanica, sul quale già era sussidiata quella europea.

L'on. Salandra comprese la cosa, disse che avrebbe fatto impegnare il Consiglio dei Ministri a questa reintegrazione di fondi. Queste somme giunsero ai quattro milioni, e non avendoli disponibili depositammo i titoli alla Banca d'Italia prendendo i denari. Arrivati al *redde rationem*, il Ministro degli Esteri pretendeva che la somma si mettesse nel bilancio dell'emigrazione come nostra erogazione. Noi ci siamo opposti dichiarando che l'avremmo messa nel bilancio come uscita quando il Tesoro ci avesse autorizzati a metterne una equivalente come entrata dai fondi del Tesoro. Avvenne uno scambio di idee coi Ministri Carcano e Sonnino, e dalla lunga corrispondenza risulta a noi che l'on. Salandra, tenendo fede alle promesse fatte, provocò dal Tesoro questa assegnazione di fondi da reintegrare al Commissariato, e si proponeva di presentare un progetto di legge (che ancora non è stato presentato) col quale si domandava al Parlamento l'autorizzazione, non solo di assegnare quella somma, ma anche qualche cosa di più, perchè continuamente si debbono fare delle spese e incalzano le domande. Tanto è vero che solo le ferrovie svizzere hanno presentato una nota di 900,000 franchi per trasporto di masserizie di questi rimpatrianti che hanno portato con loro anche quello che non ne valeva la pena.

A questo punto noi abbiamo detto che il conto corrente lo teniamo ancora aperto, ma come conto di anticipazione di cassa fatta al Governo, ma che non intendiamo di sfogarla nel bilancio dell'emigrazione, se alla partita uscita non corrisponde una partita entrata. Le promesse ci sono, ma ancora io non ho visto il progetto di legge.

Ultimamente dissi al Ministro delle Finanze: io non so se ci sarà la guerra, ma guerra o non guerra l'Italia farà ballare qualche miliardo, e volete proprio che in un momento in cui il paese non misura le centinaia di milioni, per pochi milioni si venga a turbare una solida istituzione che soldo per soldo è stata costituita dagli emigranti?

Ringrazio pertanto l'on. Cabrini di aver sollevato la questione, e giacchè è stata sollevata, credo che il Consiglio dovrebbe avvalorare col suo voto la condotta tenuta dalla Commissione di Vigilanza e dal Commissariato.

CABRINI. — Senza votare un vero e proprio ordine del giorno, credo che il Presidente possa invitare il Consiglio a manifestarsi in quest'ordine di idee.

PRESIDENTE. — Allora si può dire: È stato espresso un voto in seno al Consiglio, ed il Commissario generale acconsente a farsene tra-

mite presso il Ministro, per avvalorare la condotta del Commissariato e della Commissione di Vigilanza.

CABRINI. — Poichè il Consiglio trova che questo è perfettamente conforme ai punti di vista delle sue precedenti deliberazioni per l'impiego dei fondi.

PANTANO. — In tal modo il Consiglio conferma e avvalora l'opera della Commissione di Vigilanza per quanto riguarda il rimborso da parte dello Stato dei cinque milioni spesi per il ritorno degli emigranti.

CELLA. — Nell'ultima seduta del Consiglio si è accennato alla nomina di una Commissione d'inchiesta per indagare sull'opera del Commissariato, e specialmente di qualche funzionario di esso in seguito ad accuse fatte dalla stampa. Si espresse il voto che le conclusioni fossero comunicate al Consiglio.

Io vorrei pregare il Presidente o il Commissario generale di rendere pubbliche queste conclusioni.

PANTANO. — Per ciò che riguarda la Commissione di Vigilanza, che fu investita dei poteri dell'inchiesta, il mandato è esaurito con la presentazione della relazione al Ministro.

GIUFFRIDA. — Mi associo alla proposta Cella, e vorrei esporre un desiderio, che possibilmente sia data comunicazione degli atti di questa Commissione.

PRESIDENTE. — Quanto agli atti della Commissione io avrei i miei dubbi, perchè delle Commissioni d'inchiesta si rende pubblica la relazione, ma tante volte non si rendono pubblici gli interrogatori. Prima di tutto ci sono dei funzionari che sono vincolati dal segreto di ufficio.

PANTANO. — Per deporre ne vennero sciolti.

PRESIDENTE. — Ma non perchè si pubblicassero gli interrogatori. E poi ci sono degli altri che non sono funzionari (per parte mia dichiaro che si può pubblicare tutto quello che ho detto) ma ci sono degli altri che hanno depresso sapendo che la loro deposizione non sarebbe stata pubblicata. Io quindi crederei che il Commissario generale si dovesse rendere interprete di questo desiderio del Consiglio presso il Ministro degli Esteri. Se il Ministro crederà di aderire a questo desiderio potrà fare o una pubblicazione per il pubblico, od una comunicazione per il Consiglio.

GIUFFRIDA. — Siccome mi si è fatta l'obbiezione sulla pubblicazione di atti, tengo a dichiarare che intendevo in quei limiti e forme nei quali si possono rendere di pubblica ragione. Le deposizioni dei funzionari non possono essere pubblicate. Accetto quindi la interpretazione del presidente, ma non come una limitazione generale.

PRESIDENTE. — La limitazione la porrà il Ministro, il quale pubblicherà quello che crederà.

CELLA. — Si era discusso sui patronati di emigrazione. Nel gennaio 1913 il Consiglio prese in considerazione i diversi voti espressi

dai patronati di emigrazione e domandò al Commissariato che riferisse. Però non si è mai riferito. Nell'ultima adunanza, il Sottosegretario degli Esteri promise che avrebbe riferito nella prossima riunione del Consiglio. Io desidero sapere perchè questa materia non figura all'ordine del giorno, o quanto meno se si intende fare una comunicazione nella prossima adunanza.

CABRINI. — Sulla questione sollevata dal collega Cella mi pare che si potrebbe essere d'accordo che i voti dei patronati, sui quali si desiderava comunicazione da parte dell'amministrazione, riguardavano, se non sbaglio, soprattutto gli accordi in corso fra l'Italia ed altri Stati, verso i quali si dirige la nostra emigrazione, per la tutela degli emigranti. C'era una convenzione con la Germania, un'altra con la Bulgaria e un'altra con la Rumenia. Mi pare che questo argomento, per tutto ciò che riguarda il diritto internazionale, stia facendo cattiva fine; ma salvo quello che riguarda le convenzioni internazionali, che sarebbe ironia discutere ora, tutto quanto si riferisce ad un'azione di tutela potrebbe eventualmente, come comunicazione, trovare sede nell'ordine del giorno della prossima Sessione; in cui, trattandosi dei trattati di commercio e di emigrazione, la materia potrà essere esaminata.

La seduta è tolta alle ore 12,30.
