

Servizi relativi all'emigrazione transoceanica

Visite dei medici
americani nei porti
d'imbarco.

1. Riuscite vane le pratiche svolte per sopprimere la ingerenza dei medici fiduciari americani nelle operazioni di visita degli emigranti ai porti d'imbarco, sin dal 1° marzo 1920 si erano date istruzioni alle Capitanerie dei porti nel senso che i piroscafi diretti agli S. U. partissero anche se non erano provvisti della patente americana. In seguito a ciò, il governo americano, cui era stata notificata, in via ufficiale, tale misura, dal 1° luglio successivo non consentì l'approdo dei piroscafi provenienti dall'Italia e sprovvisti di patente americana, se non dopo averli sottoposti a misure quarantenarie secondo la legge americana del 1893 anche quando non vi era nessun sospetto d'ordine sanitario a bordo e facendo anche talora sottostare gli emigranti ad una seconda vaccinazione quando erano ancora evidenti i segni della vaccinazione praticata prima dell'imbarco. Nel frattempo, trovandosi a Parigi il generale Blue, direttore generale della sanità pubblica degli S. U. fu invitato a visitare i servizi sanitari dei nostri porti perchè constataste *de visu* le ottime condizioni di fatto che potevano legittimare le richieste italiane. Il generale Blue di ritorno da Napoli, dove aveva riportato le migliori impressioni, ebbe successivi colloqui al Commissariato e si fissarono alcuni punti di vista che servirono per addivenire in via del tutto provvisoria, ad un *modus vivendi* col consolato americano di Napoli. I medici fiduciari americani furono esclusi dalle operazioni nella sala di visita degli emigranti, ma furono ammessi a compiere le loro operazioni a bordo sui piroscafi in partenza.

Tale *modus vivendi* aveva il suo normale svolgimento, quando, nei primi della seconda quindicina del mese di febbraio ultimo scorso, si manifestava una epidemia di dermatifo, a bordo dei piroscafi « Wilson » e « S. Giusto », tra emigranti provenienti dal retroterra triestino e principalmente dalla Polonia e dalla Jugoslavia. Anche a Trieste, tra gli emigranti che attendevano l'imbarco, si verificavano casi di dermatifo.

Il Governo americano, essendosi, per tanto, enormemente allarmata l'opinione pubblica, dava ordini ai propri medici fiduciari perchè controllassero le misure sanitarie che venivano adottate nei porti italiani e disponeva perchè non fosse considerata valida la patente sanitaria rilasciata dai Consoli, senza la controfirma dei predetti medici di fiducia. Dal canto suo il Commissariato generale dell'emigrazione, appena verificatesi le epidemie predette, provvedeva, subito, e prima ancora che le autorità americane adottassero tali misure, ad inviare a Trieste un proprio Commissario tecnico su proposta del quale venivano emanate disposizioni rigorosissime per la bonifica degli emigranti che si trovavano, in attesa di partenza, in quel porto. Veniva inoltre impedito l'arrivo di altri emigranti, dal retroterra triestino, in attesa che fossero allestiti, o completati, locali appositi per la loro disinfezione e per la contumacia.

Il Governo americano, si mostrò assai soddisfatto di tali provvedimenti, ma pur tuttavia non ritenne opportuno di recedere dal proposito di continuare a far controllare, dai propri medici di fiducia, le operazioni sanitarie eseguite nei porti del Regno. Data la situazione eccezionale del momento, al Commissariato, in ultima analisi, non è dispiaciuto questo controllo; poichè esso deve esser servito a dimostrare lo zelo che è da noi spiegato nei servizi sanitari della emigrazione.

2. Con il congedamento delle classi anziane i militari residenti all'estero prima della guerra e rimpatriati in seguito alla mobilitazione generale, dalla data della dichiarazione di guerra fino all'armistizio, sono stati quasi tutti licenziati dalle armi già da qualche tempo ed hanno potuto in conseguenza avvalersi in gran parte delle facilitazioni accordate dallo Stato per il rimpatrio gratuito. La insufficienza di tonnellaggio ha impedito finora di completare tale movimento di rimpatrio, onde si ritenne necessario mantenere le facilitazioni suddette ancora per qualche tempo, pur regolando il servizio in modo meno oneroso per lo Stato. A tale scopo è stato concordato, fra il Ministero della guerra ed il Commissariato, l'abolizione a datare dal 1° dicembre scorso dei posti di concentramento istituiti a Napoli, Genova e Palermo per il rimpatrio dei riservisti diretti a paesi transoccea-

Rimpatrio gratuito degli smobilitati.

nici. Dal 1° dicembre l'accertamento del diritto al riespatrio gratuito fu devoluto ai Comandi dei distretti militari e venne inoltre fissato al 31 marzo 1921 il termine utile per la presentazione delle domande ai Comandi militari. L'arrivo dei riservisti ai porti d'imbarco avviene ora con fogli nominativi di chiamata inviata dagli Ispettori agli interessati in tempo utile per l'imbarco.

Condizioni dei
mezzi di trasporto
transoceanico e noli
per il 1921.

3. In vista della enorme quantità di emigranti transoceanici, specialmente diretti al Nord America, il Commissariato ha stimolato le Compagnie vettrici a mettere in linea il maggior numero di piroscafi, sollecitandole anche a ricorrere al noleggio di piroscafi di bandiera straniera. Da altro lato non è da trascurare che, oltre l'ordinario servizio di passaggi transoceanici, si presenta ora la necessità di affrettare il trasporto negli Stati Uniti del maggior numero di emigranti prima dell'entrata in vigore delle leggi sospensive dell'immigrazione.

Nel corso del 1920 i piroscafi in servizio di trasporto transoceanico di emigranti sono stati in totale 38 (di cui 10 di bandiera straniera); così ripartiti: 24 pel Nord America, con 31972 cuccette, 12 per il Sud America con 12760 cuccette e 2 per il Centro America con 2042 cuccette; un complesso dunque di 46774 cuccette, mentre nell'anteguerra erano per gli stessi servizi 104,559 ossia più del doppio. Nel corso dell'anno alcune compagnie vettrici avevano anche noleggiato, in seguito alle pressioni del Commissariato, quattro piroscafi che compirono in totale 6 viaggi per il trasporto di emigranti o riservisti diretti al Nord America. Lo scarso rendimento della impresa ha sconsigliato però le compagnie dal ripetere o intensificare questi noleggi. Per l'anno 1921 si è ottenuto dalle compagnie vettrici il passaggio di qualche piroscafo dalla linea del Sud a quella del Nord America (due piroscafi) e l'assicurazione del noleggio di vari piroscafi di bandiera estera per il primo quadrimestre del c. a.

Si spera così di avere nel 1921 l'entrata in linea di 20 nuovi piroscafi, dei quali uno di bandiera estera e due noleggiati in modo che il totale delle cuccette di terza classe, da adibirsi quasi esclusivamente alla linea del Nord America ascenderà a 76,000.

numero che è ancora inferiore del 27 % della disponibilità che si aveva prima della guerra.

L'aumento del prezzo del carbone, delle paghe e panatiche agli equipaggi e l'inasprimento del cambio portarono ad un forte aumento dei noli. Essi furono stabiliti sentiti i pareri prescritti dalle vigenti disposizioni, e segnarono, dal 1° luglio 1919 ad ora, una parabola ascensionale che si iniziò alla data predetta, con un nolo minimo di L. 435 (oltre la tassa di sbarco di 8 dollari) per i piroscafi diretti al Nord America, a qualunque categoria appartenessero; di L. 525 per i piroscafi diretti ai paesi del Plata; e di L. 510 per quelli diretti al Brasile (piroscafi tutti viaggianti in regime di requisizione). Nel 1920 il primo aumento si ebbe alla data del 1° aprile, nella quale vennero concessi noli di: L. 800, 700 e 600 per piroscafi rispettivamente di 1^a, 2^a e 3^a categoria, diretti al Nord America; di L. 960, 910, 810 e 710 per piroscafi, rispettivamente classificati nelle categorie; extra, 1^a, 2^a e 3^a, diretti al Sud America; di L. 810 per piroscafi diretti al Centro America, più un sovrapprezzo da L. 450 a L. 1,130 (oltre L. 30 per spese di mantenimento del passeggero sull'istmo) per i piroscafi diretti, in prosecuzione da Colon, a vari scali del Sud Pacifico. Successivamente nel 3° quadrimestre 1920 i noli furono elevati, a seconda della classificazione dei piroscafi, rispettivamente a L. 1,200, 1,000, 850, per il Nord America, e a L. 1,200, 1,100, 950, per il Sud America. Per il Brasile 50 lire in meno per tutte e tre le categorie. Per il Canada piroscafi di 2^a categoria L. 1,100. Per il Centro America piroscafi di 2^a categoria L. 1,200. Per le partenze da Trieste, tanto per il Nord quanto per il Sud America, e per tutte e tre le categorie, il nolo venne aumentato di L. 150. Furono inoltre operati alcuni spostamenti nelle assegnazioni dei piroscafi alle varie categorie.

Nel 1° quadrimestre 1921, i noli furono stabiliti, a seconda della categoria dei piroscafi, nelle seguenti misure: per gli Stati Uniti L. 1,600, 1,400, 1,300; per il Canada L. 1,800, 1,600, 1,500; per il Plata L. 1,800, 1,600, 1,500; per il Brasile L. 1,750, 1,550, 1,450; per il Centro America L. 2,000, 1,800, 1,700. Nella misura sopraindicata vennero confermati per il 2° quadrimestre del corrente anno, salvo l'aumento di L. 200 per la linea del Sud e del Centro America.

Imbarco di emigranti in porti esteri.

4. La scarsenza del tonnellaggio in partenza dai nostri porti ha fatto rifiorire ed estendere l'industria degli imbarchi clandestini nei porti esteri. Molti emigranti sono stati indotti ad avventurarsi nei porti stranieri d'Europa alla ricerca di un passaggio per le Americhe.

Il Commissariato, richiamando da un lato le Autorità di P. S. alla ricerca di eventuali arruolatori clandestini, ha cercato di intervenire in questo fatto che ha preso oramai tanto sviluppo e che può dar luogo alle solite truffe, inganni e miserie, alle quali i nostri emigranti vanno soggetti, in quanto, per il fatto di imbarcarsi all'estero, non godono della protezione della legislazione italiana. Così con Decreto 1° ottobre 1920 del Commissario Generale venne autorizzata la costituzione, fra le diverse compagnie vettrici nazionali, di una Società (S. A. E. P. E.), con sede in Genova, per l'avviamento in porti esteri di quegli emigranti che essendo già in regola coi documenti per l'imbarco, dovessero ritardare di troppo tempo la loro partenza per mancanza di posti nei piroscafi in partenza dai porti nazionali. Si è voluto in tal modo dare a questi emigranti la possibilità di usufruire, nella loro emigrazione attraverso porti esteri, della maggiore assistenza e tutela da parte del Commissariato, e di Istituti riconosciuti e controllati.

Sospensione temporanea del rilascio dei passaporti per paesi transoceanici.

5. Il Commissariato, appena avuto notizia delle progettate restrizioni all'immigrazione negli Stati Uniti del Nord America, ha cercato di affrontare con senso pratico la minaccia di oltre oceano. Il Ministero dell'interno, su proposta del Commissariato dispose nel dicembre scorso la sospensione del rilascio dei passaporti agli emigranti transoceanici allo scopo di poter dare imbarco ai numerosi emigranti già forniti di passaporto da parecchi mesi ma costretti all'attesa dalla deficienza di tonnellaggio. Questa disposizione doveva servire ed ha servito a dare la sensazione che il paese affrontava con calma l'entrata in vigore della nuova legge americana ed a sopprimere il bagarinaggio. Occorreva però non perdere di vista la necessità di affrettare, durante il periodo che ancora ci separava dall'applicazione della legge, lo sbarco negli Stati Uniti del maggior numero possibile di emigranti. Tale scopo non poteva esser raggiunto che intensificando il traffico sulla linea

del Nord America e provvedendo nel contempo a dare la precedenza all'imbarco a quelli fra gli emigranti che, nel caso dell'entrata in vigore delle norme restrittive, non sarebbero stati più ammessi nel territorio degli Stati Uniti.

Per quanto concerne il traffico si ottenne dai vettori il passaggio di qualche piroscafo dalla linea del Sud a quella del Nord America (passaggio limitato a 2 o 3 piroscafi inquantochè il numero di quelli adibiti alla linea del Nord è già doppio di quello per il Sud America) ed il noleggio di vari piroscafi di bandiera estera, effettuati durante il primo quadrimestre del corrente anno.

Per quanto riguarda la selezione degli emigranti già forniti di passaporto per gli Stati Uniti, le Compagnie di navigazione aderendo alla richiesta del Commissariato, invitarono i loro rappresentanti nel Regno ad inviare entro il 15 gennaio tutti i passaporti, qualunque ne fosse la scadenza, che fino a quel giorno avevano potuto raccogliere nel territorio della propria circoscrizione.

Accentrati presso ciascun Ispettorato, tali passaporti, vennero sottoposti a speciale controllo per stabilire il numero e la qualità delle persone che intendevano emigrare. Fu così possibile avere cognizione pressochè precisa del periodo di tempo occorrente, data l'attuale disponibilità di posti a bordo dei piroscafi, per provvedere all'esodo di questa massa di emigranti, ed emanare apposite direttive per l'imbarco, accordando la preferenza a quanti, dall'applicazione della nuova legge americana, avrebbero ricevuto danno.

Sistemato per tal modo il servizio per quel che si riferisce agli emigranti già forniti dei regolari documenti, ed ancora in attesa di poter partire, si ritenne opportuno di ripristinare il rilascio dei passaporti per emigranti transoceanici, precedentemente sospeso. Ciò però fu fatto con speciali cautele per evitare l'inutile rissa nei porti e tutti i danni conseguenti. Fu pertanto disposto che le Autorità circondariali approntassero, senz'altro, tutti i passaporti ad esse richiesti, ma ne facessero consegna agli intestatari solo allorchè essi fossero in grado di dimostrare, per mezzo di apposita dichiarazione che le compagnie dovranno rilasciare, e che sarà vistata dal R. Ispettore dell'emigrazione, di avere già assegnato

il posto a bordo. Tale assegnazione continuerà ad essere fatta, agli emigranti, a turno, seguendo, come per il passato, l'ordine cronologico di prenotazione, che dovrà risultare, con data certa, sull'apposito registro tenuto da ciascun vettore e controllato dal R. Ispettore dell'emigrazione.

L'intenso sfruttamento dei piroscafi iscritti in patente; il rinvio a tempo opportuno delle riparazioni e degli adattamenti di carattere non assolutamente indispensabile; l'autorizzazione al noleggio di piroscafi di bandiera estera, fra i quali l'« Orizaba », il « Princess Matoika », il « Pocahontas », il « Gothland » ed il « Minnekahda », capace quest'ultimo di circa 200 cuccette, hanno concorso nell'insieme e con efficacia di risultati a sfollare la massa emigrante che, per deficienza di tonnellaggio, attendeva da parecchi mesi l'imbarco. A tutto aprile si sono trasportati oltre 96,000 emigranti! Si può ormai prevedere che entro il mese di maggio conseguiranno sicuramente l'espatrio gli emigranti sino ad ora registrati e sarà, del pari, provveduto al riespatrio dei rimanenti riservisti, che venuti in Italia per smobilitazione, hanno chiesto nel termine prescritto di ritornare nelle località di provenienza.

Il 19 maggio veniva, intanto, firmato dal Presidente della Confederazione Americana, dopo l'approvazione dei due rami del Parlamento, il noto « bill » restrittivo, secondo il quale il numero degli emigranti di ciascuna nazionalità ai quali sarà concesso lo sbarco nei porti degli S. U. è limitato durante l'anno e cioè fino al 30 giugno 1922 al 3 % dei connazionali della rispettiva nazionalità che erano colà residenti nel 1910. Nei rispetti dell'Italia, si ha che, in base alla percentuale stabilita, la nostra emigrazione al Nord America dovrà rimanere contenuta nel limite di 40,000 persone all'incirca in poco più di un anno. La legge ha effetto dal 3 giugno 1921 e viene a colpire tutti i piroscafi che arriveranno dopo la data medesima, indipendentemente dal giorno d'inizio del viaggio. Pel mese di maggio si avrà un'eccedenza rilevante al quoziente stabilito, dato che, al momento dell'annuncio dell'approvazione della legge, erano già stabilite le partenze di ben 7 piroscafi nello scorcio del mese, con la disponibilità complessiva di circa 11,000 cuccette.
