

# ATTI UFFICIALI

## LEGGI E DECRETI

**Decreto Ministeriale 18 giugno 1922, che provvede a regolare la concessione delle patenti di vettore per il trasporto degli emigranti diretti agli Stati Uniti del Nord America (Gazzetta ufficiale, 8 luglio 1922, N. 160).**

### IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

Visto l'articolo 18 del testo unico della legge sull'emigrazione;

Visto il decreto Ministeriale 31 dicembre 1921, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 10 gennaio successivo, n. 7;

Considerato che, anche per l'esercizio in corso, in dipendenza delle misure sancite dalla legge americana, il traffico dei passeggeri italiani diretti agli Stati Uniti del Nord, da qualsiasi Stato estero essi provengano, sarà contenuto nella cifra di 42.000, la quale rappresenta appena la ottava parte del contingente che alimentava normalmente prima della guerra la linea del Nord America;

Considerato che il modo col quale la legge predetta viene applicata nei porti di sbarco e per mezzo del visto consolare americano sul passaporto, costringe l'Amministrazione italiana ad esplicare un'attiva e continua azione regolatrice, rivolta a commisurare il numero mensile dei passeggeri partenti alla quota mensile di coloro che sono ammessi allo sbarco sul territorio americano;

Ritenuto, perciò, la necessità di procedere, mese per mese, alla ripartizione della quota dei partenti fra i singoli piroscafi che abbiano i requisiti indispensabili per il trasporto degli emigranti, e ritenuta, altresì la necessità di evitare il disarmo di piroscafi e la conseguente disoccupazione degli equipaggi;

Udito il Consiglio superiore della emigrazione;

Sulla proposta del Commissariato generale;

#### DECRETA:

1. - Dal 1° luglio 1922 e fino a nuova disposizione la patente di vettore per il trasporto degli emigranti diretti agli Stati Uniti del Nord America sarà concessa alle Compagnie di navigazione nazionali o straniere, che a norma di legge possiedano i requisiti necessari per ottenerla, separatamente per ciascun piroscafo e per la durata di un viaggio di andata e di ritorno.

2 - La patente sarà rinnovata con la stessa procedura e con le

medesime condizioni, ogni qualvolta sarà ritenuto utile e necessario agli interessi delle comunicazioni marittime e del traffico emigratorio.

3 - Il Commissario generale dell'emigrazione è incaricato dell'applicazione del presente decreto.

Roma, 18 giugno 1922.

SCHANZER.

**Decreto ministeriale che rettifica le norme stabilite per il concorso a premio per un libro di lettura ad uso delle scuole elementari italiane all'estero.** (*Gazzetta ufficiale* 13 giugno 1922, N. 138).

### IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

Visto il decreto ministeriale 25 dicembre 1921, col quale si bandisce un concorso a premio per un libro di lettura ad uso delle scuole elementari italiane all'estero;

Sentito il direttore generale delle scuole italiane all'estero;

#### DECRETA :

Gli articoli 5 e 6 del citato decreto ministeriale 25 dicembre 1921, sono revocati e sostituiti dai seguenti, contrassegnati rispettivamente dallo stesso numero d'ordine.

#### Art. 5.

Il concorso si chiude il 29 febbraio 1924.

#### Art. 6.

L'opera che deve essere nel suo complesso inedita e originale, sarà presentata scritta a macchina o a mano, purchè in modo facilmente leggibile: essa dovrà essere pubblicata in conveniente edizione, secondo norme che il Ministero si riserva di stabilire, entro sei mesi dall'assegnazione del premio, il quale sarà corrisposto dopo la pubblicazione.

Roma, 12 giugno 1922.

*Pel ministro*

TOSTI DI VALMUTA.

**ATTI PARLAMENTARI**  
**RISPOSTE SCRITTE**  
**AD INTERROGAZIONI PARLAMENTARI**

Camera dei Deputati

**CORAZZIN:** Ricovero per gli emigranti alla stazione di Mestre. (Atti Parl., C. D. leg. XXVI, 1<sup>a</sup> Sessione, Discussioni, tornata del 10 giugno 1922, pag. 1112).

*Ai Ministri dei lavori pubblici e degli affari esteri: « Per conoscere i motivi che hanno determinato il diniego alla costruzione di un ricovero per gli emigranti alla stazione di Mestre, la cui necessità ed utilità è riconosciuta da quanti conoscono la condizione dei locali nei quali attualmente debbono sostare gli emigranti di passaggio per quella stazione ».*

**Risposta.** — « Non risulta all'Amministrazione che sia stato opposto un diniego alla domanda di erigere un ricovero per emigranti alla stazione di Mestre.

« Il Segretariato provinciale dell'emigrazione di Venezia aveva divisato di costruire presso la stazione di Mestre una baracca in legno e due in cemento armato per adibirle a ricovero degli emigranti di passaggio, in attesa che venissero destinati, allo stesso scopo, appositi locali nella nuova stazione.

« D'altra parte, il Commissariato generale dell'emigrazione, riconoscendo l'opportunità di istituire con carattere di stabilità in quell'importante nodo ferroviario una casa per emigranti che veramente rispondesse allo scopo in cui potessero trovare assetto definitivo tutti i servizi di tutela, di assistenza e di bonifica sanitaria a favore degli emigranti in transito, aveva già pensato di provvedervi per proprio conto, d'accordo colle ferrovie, trasferendo a Mestre il suo ufficio di emigrazione per il Veneto che ora ha sede in Treviso.

« La convenzione preliminare fra il Segretariato di Venezia e la Direzione compartimentale per gli impianti provvisori di cui si è fatto cenno, non è mai stata approvata dalla Direzione generale in quanto che essa importa per le ferrovie una spesa di lire 22,600. L'Amministrazione ferroviaria ha ritenuto necessario di accertarsi, a mezzo dei propri uffici competenti, se effettivamente l'esistente sala di aspetto di terza classe nella stazione di Mestre riuscisse tanto angusta rispetto al numero degli emigranti in transito, da rendere indispensabile il nuovo impianto sussidiario per il loro temporaneo ricovero. Essa, del resto, non ha mai avuto notizie della eventualità che le baracche

provvisorie dovessero essere sostituite con padiglioni definitivi, e tanto meno che fossero mai stati presi impegni nel senso che a siffatta sistemazione dovesse provvedersi dall'Amministrazione ferroviaria, il che anzi sarebbe da escludersi anche per l'avvenire.

« Gli intendimenti della Direzione generale delle ferrovie essendo ben diversi da quelli che forse si era prospettati il Segretariato di Venezia a proposito della sistemazione dei servizi per l'emigrazione nella stazione di Mestre, il Commissariato generale dell'emigrazione ha ritenuto necessario di sottoporre alle Ferrovie la proposta di risolvere la questione in modo permanente e definitivo senza pregiudizio, s'intende, delle trattative tuttora in esame, per la costruzione delle baracche provvisorie possedute dal Segretariato di Venezia.

« Pertanto, allo stato degli atti, non è esatto che da parte della Direzione generale delle ferrovie si sia opposto un diniego alla costruzione del ricovero provvisorio, in quanto che non essendo ancora pervenuto alla Direzione stessa il parere del competente Ufficio di Venezia non è stato ancora deliberato in merito. Intanto il Commissariato generale dell'emigrazione sta spiegando la più efficace attività non solo per facilitare l'impianto delle baracche provvisorie del Segretariato, ma specialmente per dare alla sistemazione dei servizi di emigrazione nell'importante stazione di Mestre una sistemazione definitiva e decorosa.

*Il sottosegretario di Stato per gli affari esteri*

TOSTI DI VALMINUTA.

# ATTI DI AMMINISTRAZIONE

## CIRCOLARI

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

Commissariato generale dell'emigrazione

CIRCOLARE 14 giugno 1922 n. 28

**Assistenza in caso d'infortunio sul lavoro e rimessa delle pensioni relative.**

*Ai RR. Consolati d'Italia in Francia*

e per conoscenza

*All'Ufficio dell'emigrazione presso la R. Ambasciata d'Italia in Parigi*

*Agli Uffici di assistenza degli emigranti.*

La piena applicazione del trattato di lavoro franco-italiano e lo sviluppo che in questi ultimi tempi ha preso l'emigrazione italiana in Francia, portano alla necessità che i nostri servizi di tutela e di assistenza dei connazionali in codesto Stato riprendano il ritmo normale, e che ciascuno Ufficio compia, nell'ambito della propria circoscrizione territoriale, le funzioni tutte di sua competenza. Ciò, oltre che agli interessati, torna molto utile al servizio, mentre da una parte autorità locali e connazionali sanno con precisione a chi in ogni caso debbono rivolgersi, e così si evitano disguidi, incertezze e perdita di tempo, ogni Ufficio, dall'altra, occupandosi dell'intera materia di sua competenza, ha più completa percezione dell'ambiente sotto tutti i rapporti, più esatta la conoscenza della legislazione e dei locali, ed è quindi meglio in grado di adempiere alla sua missione.

Una delle funzioni di tutela più importante e nello stesso tempo più doverosa, anche dal punto di vista umanitario, è quella di venire

in aiuto agli operai colpiti da infortunio sul lavoro, o alle famiglie degli operai stessi (nei casi di sinistro letale). Deve a tal riguardo ciascun Ufficio, nella propria circoscrizione, occuparsi delle pratiche occorrenti per la liquidazione delle pensioni ed indennità in genere spettanti ai sinistrati e alle famiglie dei medesimi, badando a che si adempia alle formalità al riguardo richieste non solamente nei modi dall'apposita legge prescritti, ma anche (e ciò è quel che più importa) nei termini perentori dalla stessa legge fissati, per non incorrere in prescrizioni quanto mai pregiudizievoli a tante povere vittime.

Quali siano tali modalità e tali termini lo dicono le leggi francesi per gli infortuni sul lavoro, il trattato di lavoro italo-francese del settembre 1919 e l'apposita convenzione del 1906.

Dal momento che la località dove è avvenuto il sinistro ha sede nella stessa circoscrizione consolare e che ivi si trovano gli Uffici chiamati ad occuparsene, l'azione del Console riesce più sollecita ed efficace di quelle di qualsiasi altra nostra autorità.

Non si tratta, d'altronde, di compito complicato e grave, da una parte perchè gli Uffici competenti francesi funzionano in modo che può dirsi perfetto, e dall'altra pel fatto che, essendo oggi il nostro operaio più capace e più attento, meno frequenti sono, per fortuna, le disgrazie sul lavoro.

Ogni Consolato vorrà occuparsi altresì della sollecita trasmissione in Italia delle somme spettanti a titolo di pensione o d'indennità ai sinistrati residenti in Italia, oppure, in caso di morte dei medesimi in conseguenza dell'infortunio subito, a quei loro congiunti cui per legge spetta la indennità, sempre quando beninteso essi dimorino nel Regno.

Di fatto, peraltro, poichè la maggior parte dei sinistri in parola avvengono nel dipartimento di Meurthe et Moselle, centro industriale nel quale trovano occupazione molti operai italiani, del servizio di trasmissione di tali rendite si occupa, per ragioni territoriali, l'Agenzia Consolare in Briey, alla cui direzione è stato testè preposto un funzionario di questo Commissariato generale.

Col riaprirsi, d'altronde, del R. Consolato in Reims e colla recente istituzione di un Consolato in Strasburgo, la rete degli Uffici consolari italiani in quell'importante zona, sembra sufficiente, e, quindi, si ritiene che il lavoro così meglio ripartito, possa d'ora innanzi procedere regolarmente e con sollecitudine.

Delle pratiche in materia di infortuni sul lavoro, da trattarsi presso Uffici centrali, o Istituti assicuratori aventi sede in Parigi, si occuperà l'Ufficio dell'Emigrazione presso la R. Ambasciata in Parigi, il quale si terrà peraltro a disposizione dei Regi Consolati, per ogni schiarimento od ausilio che in questa materia potesse ad essi occorrere.

Nutro fiducia che i RR. Consoli in Francia vorranno, con l'amore che portano al servizio, dedicarsi anche a questa parte di esso, alla

quale pur presiede un dovere altamente umanitario, e quindi non un'assicurazione in tal senso sollecito da ciascuno di loro, ma solo un cenno di ricevuta della presente, per avere la certezza che è giunta a destinazione.

Con distinta considerazione

*Il ministro.*

SCHANZER.

**Commissariato generale dell'emigrazione**

CIRCOLARE 18 giugno 1922 n. 29

**Controllo delle prenotazioni degli emigranti per i turni d'imbarco.**

**URGENTISSIMA.**

*Ai Comandi dei RR. Carabinieri del Regno.*

Nello intento di evitare che alla prossima ripresa delle partenze per gli Stati Uniti con passeggeri in quota nasca confusione nella assegnazione dei posti a bordo e si possano verificare abusi, già altre volte deplorati, col bagarinaggio dei posti stessi, questo Commissariato generale ha disposto, fra l'altro, che ciascun rappresentante mandamentale di vettore deve tenere un apposito registro con pagine numerate e vidimate dal Comando locale dei RR. Carabinieri e registrare in esso in ordine progressivo e cronologico tutte le richieste di imbarco, man mano che gli perverranno, per darne poscia comunicazione periodica, con apposito estratto, alla propria compagnia.

In dipendenza di ciò si prega codesto Comando di compiacersi provvedere alla vidimazione dei registri di cui trattasi e ad esercitare nel contempo una opportuna vigilanza per evitare che i rappresentanti nelle registrazioni o nelle segnalazioni alle compagnie possano commettere abusi a danno degli emigranti.

Si gradirà un cortese cenno di assicurazione in proposito.

*Il Commissario generale*

DE MICHELIS.

## Commissariato generale dell'emigrazione

CIRCOLARE 1 giugno 1922 n. 30

## Turni d'imbarco - Partenze in quota per gli Stati Uniti N. A.

*Ai Sigg. Ispettori dell'emigrazione nei porti d'imbarco.*

e per conoscenza

*Ai RR. Uffici regionali dell'emigrazione;*

*Ai Sigg. Prefetti, Sottoprefetti, Commissari Civili e Questori del Regno;*

*Ai Comitati Mandamentali;*

*Ai Segretariati dell'emigrazione;*

*Agli Istituti di assistenza per gli emigranti.*

Nello intento di evitare che alla prossima ripresa delle partenze con passeggeri in quota per gli Stati Uniti nasca confusione nella assegnazione dei posti a bordo e si possano verificare abusi, già altre volte deplorati, con la conseguente lesione di legittimi interessi, si reputa opportuno disciplinare, fin da ora, la concessione degli assicurati imbarchi, seguendo, come già in passato fu fatto, il sistema del turno mediante prenotazione.

Le SS. LL. daranno pertanto opportune istruzioni, in proposito, alle Compagnie, prescrivendo quanto appresso:

1. I passaporti già muniti del visto consolare americano tuttora valido, appartenenti ad emigranti ai quali fu, nello scorso anno, rilasciato regolare assicurato imbarco e che, pel sopravvenuto completamento della quota, non poterono più ottenere, in contrasto con le previsioni, di essere imbarcati, debbono essere subito raccolti dalle Compagnie, per mezzo dei propri rappresentanti mandamentali e consegnati non più tardi del 15 Giugno p. v. al R. Ispettore dell'emigrazione il quale, dopo opportuni accertamenti, provvederà a fare loro assicurare l'imbarco per la prossima partenza richiesta, e con priorità sui nuovi iscritti al turno.

Le SS. LL., nel caso di bisogno, provvederanno all'aggiornamento.

I passaporti che non rispondono alle condizioni sopra ricordate dovranno, per essere validi all'imbarco, ottenere, in conformità

delle disposizioni emanate d'accordo col Ministero dell'Interno l'aggiornamento da parte delle Autorità di P. S. competenti, dietro esibizione di un certificato di assicurato imbarco di data non anteriore al 1° giugno 1922.

2. a) I rappresentanti mandamentali terranno un apposito registro, con pagine vistate dal Comando locale dei RR. CC.

In esso segneranno in ordine cronologico, e contrassegnandolo con un numero progressivo, tutte le domande d'imbarco che riceveranno e trasmetteranno giornalmente ai vettori accompagnate da un estratto-copia del registro di prenotazione e dal questionario completato nelle sue parti.

I rappresentanti, all'atto della accettazione delle domande, sono autorizzati a chiedere un anticipo che non potrà oltrepassare le L. 500 per posto intero (mezzo posto L. 250, quarto di posto L. 125).

In tal caso dovranno rilasciare agli interessati uno scontrino, su modulo fornito dalla Compagnia e che dovrà essere assolutamente diverso da quello dell'assicurato imbarco. Esso sarà redatto in tre copie destinate: una all'interessato, una alla Compagnia, in accompagnamento alla domanda, ed una per matrice, per gli opportuni controlli.

Nello scontrino dovrà essere indicato:

1. le generalità complete del passeggero,
2. la somma versata al rappresentante,
3. la data di registrazione della domanda ed il numero d'ordine ad essa assegnato nel turno di prenotazione locale.

Tali scontrini avranno carattere di documento provvisorio e porteranno l'avvertenza che il versamento in essi segnato acquisterà valore legale di acconto-nolo tosto che verranno sostituiti col *certificato di turno generale* emesso dalla Compagnia.

b) Le compagnie terranno un apposito registro a fogli numerati e vistati dalle SS. LL., nel quale, in ordine cronologico e progressivo, dovranno seguire le prenotazioni trasmesse dai rispettivi rappresentanti mandamentali, tenendo conto della data di presentazione e dei numeri progressivi assegnati da ciascun rappresentante alle domande trasmesse.

Compiuta, in tal modo, la registrazione la Compagnia emetterà il *certificato di iscrizione al turno* (sempre su modulo assolutamente diverso da quello di assicurato imbarco) che dovrà essere consegnato allo interessato previo ritiro dello scontrino provvisorio rilasciato dal rappresentante mandamentale.

Questo certificato deve contenere oltre alle indicazioni dello scontrino provvisorio anche l'indicazione del numero assegnato al

prenotato nel registro generale delle prenotazioni, e la dichiarazione che la somma pagata si intende in conto nolo.

Qualora la Compagnia non potesse accettare per qualunque ragione la prenotazione *dovrà, a volta di corriere*, fare restituzione della somma al rappresentante perchè a sua volta la consegna *subito* all'interessato previo ritiro dello scontrino provvisorio.

3. *L'assicurato imbarco* dovrà essere di tipo uguale per tutte le Compagnie e tale da essere facilmente riconoscibile, anche nei caratteri esteriori. Sarà di due colori uno bianco e l'altro rosso.

Il primo verrà rilasciato ai passeggeri *contingenti*; intendendosi per tali, *fino allo esaurimento della quota annua o mensile* coloro che sono compresi nelle sole prime 4 categorie riportate nella circolare N. 2 di questo Commissariato generale in data 10 gennaio u. s. e, *dopo esaurita la quota*, annua o mensile, anche coloro, che sono compresi nella 5<sup>a</sup> e 6<sup>a</sup> categoria della circolare stessa.

Le Compagnie lo emetteranno con la indicazione del piroscafo pel quale viene rilasciato e della sua data di partenza e tenendo presente il numero dei passeggeri in quota che il piroscafo stesso potrà imbarcare, aumentato di una piccola percentuale che sarà di volta in volta autorizzata dal locale Ispettorato, per coprire gli eventuali vuoti prodotti da coloro che, per diverse ragioni, non dovessero presentarsi all'imbarco.

Le Compagnie trasmetteranno al R. Ispettorato, ai fini del controllo del turno, un elenco degli assicurati imbarchi emessi per ogni piroscafo.

4. I passeggeri che non si presentassero alla partenza, verranno sostituiti, fin quanto possibile, con altri aventi diritto per fatto di turno o con passeggeri ritenuti a giudizio delle SS. LL., degni di speciale considerazione per gravi e comprovati motivi. Nel caso di assoluta impossibilità di far fronte ai vuoti nel modo sopra indicato, le SS. LL. potranno autorizzare, quando ne riconoscano l'opportunità, l'imbarco di altri passeggeri che si trovassero pronti sulla piazza.

5. I passeggeri che non potessero presentarsi all'imbarco per comprovate giustificate ragioni potranno ottenere, a giudizio insindacabile dalle SS. LL., il certificato d'imbarco per la partenza immediatamente successiva.

Quelli che non si presentassero alla partenza per ragioni non ritenute dalle SS. LL. sufficienti a giustificare la loro assenza, prenderanno posto in coda al turno di prenotazione.

Con tale sistema, della cui esatta applicazione le SS. LL. dovranno accertarsi con opportuni controlli, praticati direttamente o, nelle sedi mandamentali, pel tramite dei locali RR. Carabinieri,

sarà possibile stabilire la priorità del diritto all'imbarco, per ciascun emigrante, ed in base ad essa dovrà essere rilasciato il prescritto certificato.

Questo Commissariato, a suo tempo, inviterà le Direzioni delle Compagnie a distribuire i posti di ciascun piroscafo, per gli imbarchi nei diversi porti, in proporzione delle prenotazioni debitamente registrate, in modo da evitare che avvengano ingiuste sperequazioni fra le varie regioni.

*Il Commissario Generale*

DE MICHELIS

Commissariato generale dell'emigrazione

CIRCOLARE 6 luglio 1922 n. 31

**Circa l'imbarco in porto estero di emigranti diretti agli Stati Uniti.**

*Ai Sigg. Prefetti, Commissari Civili e Questori del Regno;*

e per notizia;

*Ai Sigg. Ispettori dell'emigrazione ed agli Istituti di assistenza agli emigranti.*

Malgrado le precedenti circolari in proposito, continuano a pervenire giornalmente a questo Commissariato generale dell'emigrazione, da parte di Autorità preposte al rilascio dei passaporti, di autorevoli persone, di istituti di assistenza e, direttamente, da parte di molti passeggeri che sono impazienti di recarsi negli Stati Uniti, numerose domande di autorizzazione per imbarchi in porti fuori del Regno.

Tali sollecitazioni vengono giustificate sia col lamentare una pretesa deficienza di posti a bordo dei piroscafi in partenza dai porti nazionali, sia prospettando ragioni di urgenza che per essere comuni

*a quasi tutti i passeggeri non possono essere tenute in alcuna speciale considerazione.*

Ora mentre si ricorda che, come già in passato si ebbe occa-  
di fare presente, l'imbarco in porti esteri è vietato, anche in tempi  
normali, da una speciale disposizione di legge, si reputa opportuno  
confermare che a tale disposizione non è possibile derogare, pro-  
prio in questo momento, e per coloro che si dirigono agli Stati Uniti.  
Tanto più che le difficoltà di trovare imbarco nei porti del Regno,  
con la sollecitudine desiderata, non sono dovute, come generalmente  
si crede, a mancanza di posti a bordo dei piroscafi iscritti in patente,  
ma piuttosto, al fatto che il numero di passeggeri di *qualsiasi classe*  
che possono essere ammessi ogni mese allo sbarco, negli Stati Uniti,  
è limitato ad una quota che non può essere oltrepassata, per dispo-  
sizione della legge americana.

Per tale ragione questo Commissariato generale ha dovuto di-  
sciplinare l'assegnazione dei posti a bordo, nei porti del Regno, pre-  
scrivendo il turno d'imbarco con le modalità di cui alla circolare  
N. 30 del 1° giugno corr.; e per tale ragione molti piroscafi nazionali  
sono stati posti in disarmo o sono stati trasferiti su altre linee e  
quelli che continuano il servizio sulla linea del Nord America, (e  
sono i più grandiosi ed i più moderni) sono costretti a partire por-  
tando a bordo un numero di passeggeri di gran lunga inferiore alla  
propria capacità d'imbarco, o magari trasportando soltanto passeg-  
geri esteri o soltanto carico di merci.

Se dunque il Commissariato generale non può consentire l'im-  
barco sui piroscafi in partenza dai porti del Regno ad un maggior  
numero di passeggeri che vi abbia diritto in base al turno di preno-  
tazione, a più forte ragione non può autorizzare l'imbarco in porti  
esteri, di passeggeri che non possono partire subito da porti na-  
zionali in dipendenza del posto che occupano nel turno di prenota-  
zione o del fatto che non hanno curato, ancora, di iscriversi al turno  
stesso.

Se così non agisse, questo Commissariato generale, non solo  
turberebbe la normale attuazione delle disposizioni date nell'interesse  
di tutti gli emigranti, e lederebbe, ingiustificatamente, i legittimi  
interessi di quanti con disciplina attendono da più tempo di potere  
partire dai porti nazionali, ma soprattutto, *darebbe luogo al fiorire  
di un nuovo sistema di sfruttamento degli emigranti*, e, nella impos-  
sibilità di poter controllare il numero *effettivo* di espatriati *durante il  
mese*, si troverebbe in condizione di esporre i passeggeri (emigranti e  
non emigranti) autorizzati ad imbarcarsi all'estero, o gli ultimi im-  
barcati nei porti nazionali, ad essere respinti perchè eccedenti alla  
quota massima ammissibile negli Stati Uniti, *durante il mese*.

E' perciò *necessario* che le Autorità e quanti si interessano di emigranti, evitino il più che sia possibile, di trasmettere o formulare domanda di autorizzazione per imbarco in porti esteri che non potrebbero essere accolte, salvo casi rari ed eccezionalissimi, e consiglino piuttosto, *a scanso di inutili perdite di tempo*, chiunque intende recarsi negli Stati Uniti, a prenotarsi, al più presto, presso una delle Compagnie del Regno munite di patente, che fanno servizio dai porti del Regno, per essere ammesso ad usufruire del turno d'imbarco.

*Il Commissario Generale*

DE MICHELIS.

# BIBLIOGRAFIA

## ECONOMIA E POLITICA

PELLEGRINI UGO. *Il risorgimento economico dell'Italia dalla costituzione del Regno al 1921*. Milano, Soc. ed. libr., 1922.

Non esisteva in Italia una storia del nostro risorgimento economico e tanto meno una pubblicazione di tale natura, in forma semplice e succinta, che potesse servire in qualche guisa alla formazione di una sufficiente cultura economica dei giovani ed in pari tempo alla propaganda in Italia e fuori. Pochi ancora conoscono quale sia oggi l'Italia economica e quale cammino essa abbia fatto sulla via del progresso agricolo, industriale e commerciale dalla sua costituzione ad oggi. Tale fatto può anche spiegare in parte la ragione per cui, specie prima della guerra, il nostro paese fosse tanto poco conosciuto ed ancor meno apprezzato all'estero.

L'A. con questo libro di sintesi ordinata e diligente, ha riempito un vuoto ed ha compiuto un'opera veramente meritoria. Ecco la distribuzione delle materie: 1°) superficie, frontiere e coste; 2°) popolazione ed emigrazione; 3°) agricoltura (superficie coltivata, produzione agricola, produzioni principali, importazione, esportazione, consumo, ecc.); 4°) industrie (industrie nel complesso, le più importanti industrie italiane); 5°) commercio e banche (merci di trasporto, commercio estero e interno, istituti di credito e di assicurazione, depositi a risparmio); 6°) finanze dello Stato.

CARONCINI ALBERTO. *Problemi di politica nazionale* a cura di A. SOLMI. Bari, Laterza, 1922.

La pubblicazione postuma degli scritti del Caroncini non è soltanto un atto di omaggio verso un glorioso caduto per la patria, ma è opera di intrinseco pregio per il valore scientifico degli scritti stessi, i quali nella raccolta appaiono rivestiti di maggior pregio, perchè unico e ben saldo è il loro centro ideale: lo spirito di liberalismo che li anima. Per il Caroncini la libertà significava anzitutto libertà commerciale: unico mezzo per promuovere una naturale ed organica distribuzione delle forze produttive ed eliminare ogni specie di parassitismo agrario ed industriale. Egli aveva principalmente di mira, nel propugnare questa politica, gli interessi nazionali di un paese agricolo come l'Italia, dove lo scarso capitale veniva fatto artificialmente deviare dalla terra. In generale senza mai abbandonarsi ad astratte quisquillie liberistiche, ed avendo sempre di mira un preciso interesse nazionale, egli era tratto alla conseguenza che la soluzione liberale dei singoli problemi fosse la più economica e la più rispondente alle condizioni generali dell'Italia.

NICOLAÏ EDMOND. *Etude historique et critique sur la dette publique en Belgique*, Bruxelles, Maurice Lamertin, 1922.

Opera considerevole, del più alto interesse, sulla storia del debito pubblico belga. La prima parte del volume è dedicata ad una esposizione cronologica, e la seconda ad un'esposizione critica dei prestiti contratti dal Governo. In una terza parte l'A. tratta da un punto di vista generale, dei grandi problemi fondamentali del debito pubblico.

A. DUDAN. *L'Autriche*. Paris, Rieder, 1921.

La monarchia Austro-ungarica regnava su di un territorio della superficie di 676.000 kmq. con una popolazione di 51 milioni di abitanti. La nuova Austria non comprende che una superficie di 84.000 kmq. con una popolazione di 6.700.000 abitanti. Quali sono le risorse riservate a questo paese così mutilato? Quali le nuove istituzioni? Questi ed altri problemi di indole generale e particolare tratta questo interessante studio del Dudan.

RENARD GEORGES. *Cours élémentaire de droit public*, Paris, Tessier, 1922.

L'A. analizza con molta chiarezza la costituzione francese del 1875, mostrando quali siano le attribuzioni rispettive del potere legislativo, del potere esecutivo, della giustizia politica. Studia poi la funzione dell'amministrazione, la nozione di servizio pubblico e la condizione giuridica e la responsabilità dei funzionari. I principi posti a base del volume non si limitano però alla Francia, ma si adattano a tutte le costituzioni democratiche, e sotto questo punto di vista l'opera è di notevole importanza.

PENSON HENRY. *Is Germany prosperous?*, Edward Arnold and Co. London, 1922.

L'A. pensa che, quantunque la Germania abbia tutte le apparenze di una notevole prosperità, pur tuttavia questa prosperità, in vero, ha fondamento poco solido. E di ciò non si è tenuto il debito conto in occasione del peso delle riparazioni di cui è stata gravata.

HASSE A. R. *Index to economic material in documents of the States of the United States, 1790-1904*. Department of economics and sociology of the Carnegie Institution of Washington, 1921.

LEE M. F. *The economic history of China, with special reference to agriculture*. Columbia University studies in history, economics and public law, New York, Longmans, 1921.

LETHBRIDGE A. B. *Germany as it is today*, London, Eveleigh Nash Co. 1921.

VIEIRA DE ROCHA. *Le Portugal au travail*, Paris, Roger, 1921.

WILLIAM M. *The social interpretation of history*, Long Island City Sotery Pub Co. 1921.

MASSART CH. *La Belgique socialiste et communiste. Préface d'Amédée Du-nois* - Libr de l'Humanité, Paris, 1922.

In forma condensata, ma in modo completo, quest'opera tratta della situazione economica e sociale del Belgio e delle condizioni di vita dei lavoratori.

DE GREEF GUILLAUME. *L'économie sociale d'après la méthode historique et au point de vue sociologique*, Bruxelles, office de publicité. 1921.

ARMAND-DEILLE P. F. *L'assistance sociale et ses moyens d'action*, Paris, Alcan. 1921.

GINSBERG MORRIS. *Psychology of Society*, London, Methuen and Co. 1921.

DOWD JEROM. *Democracy in America*. Oklahoma City, Harlow Pub. Co. 1921.

MARVIN F. S. *The Unity of Western Civilization*. Humphrey Milford, Oxford, University Press, 1922.

ROBERTSON SCOTT. *The foundations of Japan*, London, John Murray, 1922.

DECAMPS J. *Les changes étrangers*, Paris, Alcan. 1922.

Dopo un accenno ai principi generali della delicata questione, il volume tratta della crisi dei cambi dal 1914 al 1919.

M. J. BONN, *Die Stabilisierung der Mark*, Berlin, Verlag für Politik und Wirtschaft. 1922.

## GEOGRAFIA ECONOMICA

GUSTAVE MARTIN. *L'existence au Cameroun, Etudes sociales, médicales, d'hygiène et de prophylaxie*, Paris, Larose, 1921.

Quest'opera è una vera enciclopedia media della regione del Cameroun. La prima parte contiene un esame dettagliato delle condizioni generali sanitarie del paese e la seconda parte si occupa delle malattie più caratteristiche. Nella terza parte l'Autore ci dà un codice d'igiene e di protezione della salute pubblica. L'igiene della città, dei villaggi e delle abitazioni è studiata in pagine ricche di una documentazione preziosa. Vari ed importanti capitoli sono dedicati alla protezione dei lavoratori, della infanzia, degli inabili ecc. La quarta parte contiene un esame dell'organizzazione attuale del servizio sanitario e dei miglioramenti che potrebbero esservi apportati.

MANETTI CARLO. *L'Anatolia Meridionale*. Istituto agricolo coloniale, Firenze, 1921.

È un'opera che, per quanto riguarda l'esame delle risorse e delle possibilità economiche del paese, è di grande interesse per l'Italia. Massimo valore ha la dichiarazione che tutta l'Anatolia, ed in particolare la zona italiana, ha bisogno soprattutto di capitali per essere messa in valore e di mano d'opera specializzata, ma non ha bisogno di mano d'opera agricola da sostituire alla indigena per ragioni specialmente tecniche e psicologiche.

FALLEX M. ET MAIREY A. *Géographie d'après guerre. La face nouvelle du Monde (moins la France)* Paris, Delagrave, 1921.

Gli autori hanno dedicato all'insegnamento secondario una collezione di eccellenti manuali di geografia, che sono stati, poi, messi al corrente delle profonde trasformazioni della ripartizione dei vari Stati. Questo manuale, che è giunto alla tredicesima edizione è un'opera essenzialmente nuova, nella quale si tiene conto dei mutamenti politici ed economici di tutti i paesi del mondo,

QUERINI GIOVANNI, *La Cecoslovacchia. Condizioni economiche* - Roma Istituto coloniale italiano, 1922, II<sup>a</sup> ed.

Nelle presenti condizioni dell'economia mondiale necessita più che nel passato una profonda conoscenza della struttura economica dei paesi coi quali si intende annodare traffici duraturi. Se per la conclusione di ogni singolo affare bastano notizie frammentarie, la conquista di sbocchi commerciali esige uno studio accurato sulle condizioni economiche dei paesi con i quali si vuole entrare in rapporti commerciali. Secondo questi criteri l'ufficio Relazioni dell'Istituto Coloniale italiano ha iniziato una collezione di succinte monografie su paesi, che, pur presentando una speciale importanza per la ripresa dei nostri traffici con l'estero, sono poco conosciuti dai nostri produttori ed esportatori. Nel presente volume, la cui prima edizione si è esaurita in pochi mesi, è raccolta una preziosa messe di notizie e di osservazioni sulla Cecoslovacchia, il cui avvenire economico si prospetta assai favorevolmente.

PERROT EMILE ET GENTIL LOUIS. *Sur les productions végétales du Maroc, la constitution du sol marocain et les influences climatologiques*, Paris, Larose, 1921.

Il Perrot si propone di studiare la ripartizione delle piante utili, di ricercare i mezzi per intensificare la loro produzione e per introdurre alcune specie di gran consumo, che attualmente si importano dall'estero. L'influenza geologica e climatologica nella produzione vegetale del Marocco è ampiamente studiata dal Gentil il quale ci offre uno sguardo generale completo della orografia del Marocco e della struttura del suo sottosuolo.

## STATISTICA

OFFICE DE STATISTIQUE D'ALSACE ET DE LORRAINE. *La population d'Alsace et de Lorraine en 1921. Résultats généraux du recensement du 6 mars 1921*. Strasbourg, 1922.

Vi sono riportati i risultati dell'ultimo censimento. Nel 1910 il numero totale dei comuni di Alsazia e Lorena era di 1705; nel 1921 è risultato di 1703. La popolazione da 1,874,014 ab. nel 1910 è discesa a 1,709,749 nel 1921. Le cause di diminuzione della popo-

lazione sono cause dirette e cause indirette. Le prime riguardano i morti in seguito ad operazioni militari; le seconde comprendono l'eccedenza di morti civili sulle nascite. Maggiore influenza hanno avuto cause speciali all'Alsazia Lorena e cioè: emigrazione di Alzaziani e Lorenesi verso la Francia dal 1911 al 1914, partenze volontarie o forzate di persone di origine tedesca.

Nel 1921, come nel 1910, l'Alsazia e la Lorena non contano che una sola città con oltre 100.000 abitanti e cioè Strasburgo con 166.767 abitanti, la quale occupa il nono posto tra le città francesi con oltre 100.000 abitanti. Anche questa città segna una diminuzione in rapporto al 1910: la sua popolazione è discesa da 178.891 a 166.767 abitanti, e cioè del 6,8%, specialmente in seguito alla diminuzione della guarnigione la quale era prima della guerra di 15.455 uomini ed ora è ridotta a 9.098 uomini.

ANNUAIRE DU GOUVERNEMENT GÉNÉRAL DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE - 1917-1921. Paris Larose, 1921.

Per la sua periodicità, quest'opera permette di seguire lo sviluppo di quel possedimento francese, e di constatare con esattezza i suoi progressi. Nella prima e seconda parte si dà uno sguardo generale alla situazione della colonia dal 1914 al 1920, collo studio della storia, della organizzazione politica ed amministrativa e di tutte le principali questioni che interessano lo svolgimento della vita economica del territorio. Nella terza le singole colonie sono esaminate partitamente anche in riguardo alla situazione fisica, etnica e demografica.

COLONIAL REPORTS, n. 1116. *Jamaica, Report for 1920* - London Stationery Office, 1922.

È un rapporto di natura storica, amministrativa e statistica. La popolazione alla fine del 1920 era di 862.543. Nello stesso anno, si sono registrati 4.124 matrimoni, e cioè il 4,8 per mille, 34.943 nascite e 21.707 morti (25,3‰). Nel 1918 emigrarono 8773 persone; 23.618 nel 1919 e 21.343 nel 1920. Gli immigranti ammontano a 5.102 nel 1918, a 8.786 nel 1919 e 23.783 nel 1920.

INGALLS WALTER RENTON. *Wealth and income of the American people: a survey of the economic consequences of the war*, Merlin Co. Philadelphia St. 1922.

ETNOGRAFIA

TAUXIER L. *Le Noir de Bondouku, Koulangos, Dyoulas, Abrons. etc.* Paris, Leroux, 1921.

Il Tauxier, nella sua qualità di amministratore delle colonie, ha approfittato del suo soggiorno fra le popolazioni africane per studiarne a fondo i caratteri ed i costumi. Allo studio etnografico, che costituisce la parte centrale del volume, l'A. fa precedere dei rilievi sull'ambiente in cui vivono gli abitanti, e fa seguire dei rilievi statistici sul numero degli abitanti di ciascun villaggio e sulle razze a cui appartengono.

MAC MANUS SEUMAS. *Story of the Irish race: a popular history of Ireland*  
— New York, Irish Pub. Co. 1922.

SADLER WILLIAM SAMUEL. *Race decadence: an examination of the causes  
of racial degeneracy in the United States* Chicago, Mc Clurg, 1921.

CAPEK T. — *The Czech community of New York, with introductory remarks on  
the Czecho Slovaks in the United States.* New York America's Making  
Inc. 1921.

BOUCHIÉ DE BELLE EDMOND. *La Macédoine et les Macédoniens*, Prefa-  
ce de Jacques Dainville, Paris, Colin. 1921.

CHURCHWARD ALBERT. *Origin and evolution of the human race.* New York  
Macmillan, 1921.