



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1907.

N. 12.

SOMMARIO.

Rendiconti sommari delle adunanze del Consiglio dell'emigrazione
(28 marzo-4 aprile 1906).



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.

VIA UMBRIA

1907

RENDICONTI SOMMARI

delle adunanze del Consiglio dell'emigrazione (1).

Adunanza del 28 marzo 1906.

La seduta è aperta alle ore 10. Sono presenti i consiglieri: on. LUCHINO DAL VERME, *presidente*; contrammiraglio REYNAUDI, *commissario generale*; gli on. BODIO, NITTI, TURATI, i comm. ALESSIO, BRUNO, MORTARA e il prof. MONTEMARTINI. Assistono gli on. DE AMICIS ed ODESCALCHI della Commissione parlamentare di vigilanza, i commissari BOSCO, MALNATE, ROSSI; i segretari ATTOLICO e PANCAZZI.

Ordine del giorno.

- 1° Comunicazioni della Presidenza.
- 2° Modificazioni alla legge sulla emigrazione.

Presiede l'on. Dal Verme.

DAL VERME, *presidente*. Valendosi della facoltà accordatagli dal Consiglio ha chiamato a far parte del Comitato permanente dell'emigrazione i consiglieri Bodio, Mortara e Montemartini ed ha nominato l'on. Materi delegato presso il Consiglio superiore della Marina mercantile.

Prima di mettere in discussione le proposte di modificazione alla legge, fa alcune raccomandazioni circa il metodo e l'ordine dei lavori.

Si augura che il Consiglio possa far pervenire al Ministro il proprio parere sulle singole proposte prima delle vacanze pasquali.

(1) Nel fascicolo del Bollettino dell'emigrazione n. 8 del corrente anno, è stato già pubblicato il Disegno di modificazioni alla legge del 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione, presentato alla Camera dei deputati il 17 marzo 1907. Si pubblicano nel presente fascicolo i verbali delle sedute del Consiglio dell'emigrazione in cui quelle modificazioni furono prese in esame e discusse.

Gioverà che le proposte nuove, relative ad articoli non compresi nel testo in discussione, siano riserbate a dopo compiuto l'esame di quelle comprese nel testo accennato.

NITTI. Ricorda come quasi subito dopo che la nuova legge dell'emigrazione fu approvata, si senti la necessità di modificarla. E ciò perchè il legislatore non si rese conto, che si volevano con quella legge disciplinare tre diversi interessi, spesso in opposizione, quello dello Stato, quello dei vettori e quello degli emigranti. Ritiene quindi che sia necessario sottoporre nuovamente ad un esame minuto e completo la intera legge, cominciando dal 1° articolo.

BRUNO. Fa presente al Consiglio come la Commissione reale per la riforma del codice della marina mercantile, e il Consiglio superiore di marina abbiano fatto voti perchè siano compresi sotto unica amministrazione tutti i servizi attinenti alla marina mercantile, affine di meglio tutelare e secondare con unità di metodo e di indirizzo l'industria della navigazione.

In omaggio a questo principio, vorrebbe che fosse riservato al Commissariato e alla legge sulla emigrazione solo quanto riguarda la tutela sociale e politica degli emigranti.

Fanno pure altre osservazioni sull'ordine dei lavori il comm. Mortara, il Commissario generale, l'on. De Amicis e il Presidente; dopo di che si conviene di cominciare la discussione dalle proposte sulle quali il Ministro degli esteri e il Commissariato domandano il parere del Consiglio, riservando per ultimo l'esame di quelle altre che fossero di iniziativa dei consiglieri.

DAL VERME, presidente. Dà lettura del primo degli articoli che si propone di modificare, cioè dell'art. 7.

BODIO. Osserva che il testo ora proposto di quest'articolo è diverso da quello che, in seguito alla discussione fatta dal nostro Consiglio in una precedente sessione, il Ministro degli affari esteri aveva concretato nel disegno di riforma della legge.

Secondo la nuova redazione dell'articolo, che abbiamo sott'occhio, si pone a carico del Fondo per l'emigrazione lo stipendio del Commissario generale e dei commissari scelti dalle altre amministrazioni dello Stato. Si è creduto opportuno di risolvere in questa maniera la questione sollevata dalla Corte dei conti; la quale, quando furono nominati nel 1901 il Commissario generale e taluni commissari, scelti tra i funzionari di altre amministrazioni, osservò non essere regolare che i relativi stipendi gravassero sopra un bilancio e le indennità sopra un altro.

La Corte ragionava così: la legge stabilisce che i membri del Commissariato, qualora provengano da altra amministrazione, conservino il grado e i diritti di carriera che ad essi competono nell'amministrazione da cui provengono, ma non parla del loro stipendio. E la stessa legge soggiunge: che quei funzionari possono sempre ritornare nell'amministrazione da cui provengono. Adunque (concludeva la Corte), se essi possono *ritornare*, vuol dire che ne sono usciti. E se ne sono usciti, non possono continuare a percepire lo stipendio sul ruolo della precedente amministrazione. Queste erano, in sostanza, le osservazioni della Corte.

Il Governo rispose alla Corte che, secondo le intenzioni di chi aveva formulate le disposizioni divenute legge, il Commissario generale che dovevasi prendere tra i funzionari superiori dello Stato, era da considerarsi come addetto in missione temporanea al servizio dell'emigrazione: e il giorno in cui tale missione venisse a cessare (sia perchè il medesimo funzionario non volesse continuare in essa, sia perchè il Ministro degli esteri preferisse chiamare un altro a quel posto) egli riprenderebbe le sue funzioni nell'amministrazione a cui apparteneva. Ciò era logico, nè il Governo avrebbe potuto surrogare il Bodio nel Consiglio di Stato (per fare il caso concreto) colla nomina di un altro consigliere, dovendo lasciargli il posto libero. Si aggiunga che anche nel ruolo degli impiegati del Ministero degli affari esteri, nella parte che riguarda il Commissariato dell'emigrazione, il Commissario generale figura come incaricato di tale ufficio, in missione temporanea.

Siccome poi per la legge e per il regolamento sull'emigrazione, si era fissato un assegno di carica al Commissario generale ed ai commissarii, qualora anche questi fossero presi temporaneamente da altre amministrazioni, l'assegno si pagava sul Fondo dell'emigrazione, mentre lo stipendio continuava a pagarsi sui ruoli delle amministrazioni ai quali rispettivamente appartenevano.

Tuttavia, poichè il testo della legge non era esplicito circa la ripartizione del carico dello stipendio e dello assegno, ed era stata fatta dalla Corte dei conti un'obbiezione su questo punto, il Ministero fece registrare il regolamento con riserva; e la Camera, accogliendo la riserva fatta dalla Corte, invitò il Ministero a provvedere in modo che venisse tolta di mezzo la difficoltà per via legislativa.

Il progetto di legge studiato e approvato dal Consiglio dell'emigrazione nella passata sessione, risolveva le difficoltà dicendo che nei casi suddetti lo stipendio del Commissario dovesse pagarsi sul ruolo dell'amministrazione da cui il funzionario era distaccato in missione, e l'assegno sul Fondo dell'emigrazione; e in questo senso fu redatto il progetto di riforma della

legge presentato alla Camera nella passata sessione; ma poi, non avendo avuto seguito nel Parlamento quel progetto di legge, il Ministero ha ritocato il progetto per includervi nuove modificazioni ed aggiunte; e ora per la questione che ci occupa, la soluzione proposta è differente, e tanto lo stipendio come l'assegno si metterebbero a carico del Fondo per la emigrazione.

Il sen. Bodio non crede che questa sia la migliore soluzione delle difficoltà. Anzitutto il risparmio che si farebbe sul bilancio del Ministero dal cui personale si prende il Commissario generale, è un vantaggio insensibile, poichè quel Ministero, come si è già detto, non può disporre del medesimo stipendio per surrogare il funzionario distaccato, se questo può riprendere il suo posto in qualunque momento; in secondo luogo, una simile disposizione sarebbe un precedente pericoloso, giacchè, per analogia, si potrebbe un giorno domandare che venissero pagati sul Fondo dell'emigrazione anche tutti gl'impiegati degli ispettorati di Genova, Napoli, Palermo e Messina, e persino anche le guardie di pubblica sicurezza che fanno servizio presso i quattro ispettorati nei porti d'imbarco.

Ciò sarebbe da riprovare, sapendosi come il Fondo per l'emigrazione sia costituito unicamente dalla tassa sugli emigranti. È da ricordare che anche prima della legge 31 gennaio 1901 sull'emigrazione, le spese di tutela della emigrazione si facevano dai Ministeri dell'interno e della marina, sui rispettivi bilanci, per i servizi di polizia, d'igiene, di sorveglianza sulla navigazione, ecc.; e non è supponibile che, mentre il legislatore ha voluto migliorare la protezione che dava agli emigranti, abbia inteso di scaricare sul Fondo dell'emigrazione anche le spese che prima sosteneva, e così lucrare in certa guisa sul prodotto della tassa di capitazione degli emigranti.

NITTI. Si associa. Crede che le proposte fatte dal Ministero vadano radicalmente modificate: tutte le spese necessarie pel personale del Commissariato e degli altri uffici dell'emigrazione dovrebbero andare a carico del Ministero degli esteri, da cui il Commissariato dipende.

Sarebbe un principio nuovo e non bello che il personale di un'amministrazione venisse pagato da una contro prestazione e che servizi generali, di ordine pubblico, fossero retribuiti da quelli stessi che ne usufruiscono.

Osserva poi che il Commissariato si trova in condizioni anormali appunto per lo speciale metodo di reclutamento dei suoi impiegati, metodo che può rispondere ad esigenze momentanee, non all'interesse continuativo della Amministrazione. Si faccia dunque un ufficio stabile, con impiegati fissi, retribuiti dal Ministero degli affari esteri, da cui dipendono; ed il danaro degli emigranti sia impiegato per la loro tutela all'estero.

Critica poi le modalità fissate per la scelta del Commissario generale.

Non gli sembra giustificato che questi possa essere scelto solo fra gli alti funzionari dello Stato in attività di servizio o a riposo. Lascierebbe maggiore campo di scelta e userebbe quindi la dizione: " un Commissario generale nominato dal Ministro degli affari esteri, su proposta del Consiglio dei Ministri „.

ODESCALCHI. Si associa alle osservazioni dell'onorevole Nitti. Ricorda appunto di aver egli stesso presentato un emendamento in questo senso al Senato quando si discuteva la legge.

BRUNO. In conformità delle dichiarazioni fatte precedentemente presenta il seguente emendamento al primo alinea dell'articolo 7:

“ È istituito, sotto la dipendenza del Ministro degli affari esteri un Commissariato dell'emigrazione, nel quale è concentrato tutto ciò che si riferisce alla tutela ed all'assistenza dell'emigrazione, ferme restando le attribuzioni assegnate dal Codice per la Marina mercantile e da altre leggi e regolamenti al Ministero della marina „.

BODIO. Conviene nell'opinione dell'onorevole Nitti, che le spese del personale del Commissariato dovrebbero essere sostenute a carico del Governo, e non sul Fondo costituito dalla tassa degli emigranti. Ciò avrebbe dovuto essere deliberato fino da quando si fece la legge sull'emigrazione.

Quanto alla nomina del Commissario generale non vedrebbe difficoltà a che venisse scelto fra gli alti funzionari dello Stato, sia in attività di servizio, sia a riposo.

Ritiene però che sia utile, anzi necessario, che il Commissario generale sia sempre un funzionario superiore dello Stato, affinchè egli possa in qualunque tempo riprendere il suo servizio effettivo nell'Amministrazione a cui appartiene. È questa una seria garanzia di reciproca indipendenza pel Governo e pel funzionario prescelto a reggere un ufficio tanto delicato.

Per le stesse ragioni, si può trovare qualche volta opportuno che alcuno dei tre commissari sia preso temporaneamente da altre amministrazioni. Al contrario, tutti gli altri funzionari del Commissariato, facenti parte dell'ufficio centrale, dovrebbero essere impiegati stabili e retribuiti sul bilancio del Ministero degli esteri.

Crede, intanto, che tutti siano d'accordo sopra un primo punto, e cioè questo, che le spese pel personale debbano gravare sul bilancio dello Stato (Ministero degli esteri).

REYNAUDI, *commissario generale*. Osserva che il Ministero degli esteri non potrebbe assumere un onere così gravoso.

NITTI. Resta un secondo punto. Se il Commissariato deve vivere di vita propria, occorre che tutto il personale, fino le guardie dei porti, siano sottoposte e aggregate ad un'unica amministrazione.

Continuando nell'attuale sistema, si va incontro a gravi inconvenienti: primo fra tutti quello che funzionari specializzati, non dipendendo dal Commissariato, possono essere tolti al servizio dell'emigrazione pel quale si sono resi utili, *ad libitum* della Amministrazione da cui dipendono, come spesso accade per le guardie di pubblica sicurezza nei porti. Anche questi agenti dovrebbero dipendere ed esclusivamente dal Commissariato. Per conservare le attribuzioni di polizia agli ispettorati potrebbe studiarsi un ordinamento analogo a quello in uso per le Capitanerie di porto.

Soltanto con un ruolo unico, composto di personale fisso, si eviterà l'inconveniente di un'Amministrazione che turba l'armonia delle altre.

Quanto al Commissario generale, insiste nel ritenere inutile e dannosa ogni limitazione di scelta, tanto più che con la dizione più ampia che egli propone sarebbe sempre possibile di scegliere il Commissario generale fra i funzionari dello Stato, in attività o a riposo.

Infine ritiene che anche il Commissario generale come i commissari debbano appartenere in modo stabile e definitivo al Commissariato. Anche per altri uffici, che pure hanno funzioni delicatissime, non si consente quel trattamento speciale che ora si vorrebbe riservato ai funzionari del Commissariato.

ALESSIO. Anche egli riconosce la convenienza che il Commissariato disponga di un personale proprio. Ogni Amministrazione ha un dato numero di funzionari per i propri scopi, che non possono essere distratti senza pregiudizio dei singoli uffici e degli stessi funzionari, che si vedono poi necessariamente negletti dall'Amministrazione da cui provengono.

REYNAUDI, *commissario generale*. Fa presenti le grandi difficoltà che una Amministrazione, e specialmente il Ministero degli esteri, accetti di provvedere alle spese di personale del Commissariato. Per le stesse ragioni addotte dal comm. Alessio nessuna Amministrazione accetterebbe pesi cui non corrispondesse qualche servizio.

Riconosce che gioverebbe al Commissariato disporre di un personale proprio, ma perchè non consentire che a ciò sia provveduto nell'unico modo praticamente possibile, e cioè col Fondo speciale creato per provvedere ai servizi dell'emigrazione?

DAL VERME, *presidente*. Emergono dalla discussione due diverse questioni, che andrebbero discusse e votate separatamente: 1° se si debba, o no, porre

una limitazione alla scelta del Commissario generale; 2° la questione dello stipendio del Commissario generale e degli altri funzionari del Commissariato.

Sulla prima v'è divergenza; sulla seconda sembra che si sia tutti d'accordo nel ritenere che le spese del personale non debbono gravare sul Fondo degli emigranti. Resta poi a vedere se quelle spese debbano gravare per intero sul bilancio del Ministero degli esteri o anche, in parte, su altre Amministrazioni.

DE AMICIS. Quest'ultimo punto sarà risolto dal Parlamento. Il Consiglio dovrebbe limitarsi a manifestare il suo avviso che le spese del personale non debbano gravare sul Fondo dell'emigrazione.

BODIO. Crede che debba distinguersi il personale dell'Amministrazione centrale da quello degli Ispettorati. Pel primo, potrebbe provvedere il Ministero degli esteri o lo stesso Commissariato col concorso dello Stato. Ma, per quello degli Ispettorati, occorre avere la possibilità di restituire alla Amministrazione da cui provengono i funzionari che non si dimostrino idonei al loro ufficio. Anche questi, del resto, sarebbero pagati sul bilancio dello Stato, e non su quello dell'emigrazione.

DAL VERME, *presidente*. Richiama l'attenzione del Consiglio sull'emendamento presentato dal cav. Bruno.

TURATI. Crede che l'emendamento Bruno miri a stabilire la prevalenza e l'esclusività del Ministero della marina riguardo a talune funzioni che pur sono di tutela della emigrazione.

La legge sull'emigrazione deve regolare tutto ciò che riguarda l'emigrante; sono perciò necessariamente spostate tutte le competenze preesistenti. Nè il Commissariato può rinunciare a delle funzioni che rientrano nel dominio che gli è stato creato con legge speciale.

REYNAUDI, *commissario generale*. Si associa. L'eccezione fatta oggi per il Ministero della marina potrebbe ripetersi per altri Ministeri e il Commissariato, rinunciando successivamente a tutto ciò che è suo, finirebbe col trovarsi privo di qualsiasi competenza.

BRUNO. Non insiste sulla sua proposta, la quale tuttavia gli sembra rispondere allo stesso interesse del Commissariato, il cui compito precipuo è quello di curare la tutela sociale e politica dell'emigrazione. L'emigrante, a bordo di una nave, è un passeggero come un altro, salvaguardato dalle regole comuni di polizia di navigazione.

Ritira, in ogni modo, il suo emendamento.

DAL VERME, *presidente*. Crede opportuno sospendere la discussione sulla prima parte dell'articolo 7, in attesa che la Sotto Commissione già incaricata dell'esame preliminare delle proposte di modificazione alla legge, possa redigere un nuovo testo dell'articolo, tenute presenti le opinioni espresse dal Consiglio nella seduta odierna.

Passando alla seconda parte dell'articolo, relativa alla composizione del Consiglio legge un telegramma dell'avv. Merlani, il quale propone che siano chiamati a far parte del Consiglio due rappresentanti della Federazione nazionale delle Società di mutuo soccorso, invece dell'unico rappresentante eletto dalle Società di mutuo soccorso delle più importanti città marittime del Regno.

BODIO. Da schiarimenti circa le modificazioni proposte a questa seconda parte dell'articolo 7.

Il direttore generale del Banco di Napoli e il direttore dell'Ufficio del lavoro fanno già parte del Consiglio, in virtù di leggi speciali; conviene perciò includerli nel nuovo testo della legge sull'emigrazione.

Converrebbe poi aumentare il numero dei membri di nomina regia, scelti fra i cultori delle discipline geografiche, statistiche ed economiche, e, data la speciale importanza degli studi geografici in rapporto all'emigrazione, è desiderabile che vi si comprenda un rappresentante della Società geografica.

Fa voti, poi, perchè il Consiglio, rin vigorito da energie nuove, sia sollevato da parecchie minute attribuzioni che ha attualmente, le quali potrebbero essere deferite al *Comitato permanente*. È noto come il Consiglio, corpo numeroso e costituito in molta parte di membri del Parlamento, non si possa riunire sovente; soprattutto riesce difficile averlo nei periodi delle vacanze parlamentari; occorre avere un organo che sia più agevolmente a fianco dell'ufficio del commissariato per assisterlo con un'autorità delegata dal Consiglio.

TURATI. Nota che la composizione del Consiglio deve essere tale da ispirare la massima fiducia anche nel proletariato emigrante. Per cui, come si allarga l'elemento scientifico, conviene aumentare anche la rappresentanza delle classi popolari.

Nel Consiglio del lavoro hanno dato buona prova le rappresentanze dei contadini. Gioverebbe chiamare qualche rappresentante di quella classe, anche in questo Consiglio.

IRRI. L'articolo 7 chiama a far parte del Consiglio un rappresentante delle Società di mutuo soccorso delle più importanti città marittime del Regno. Trova errato questo concetto. L'emigrazione si svolge dai piccoli centri, specialmente interni. Anche per questa ragione si associa all'onorevole Turati.

MONTEMARTINI. Propone che si chiami a far parte del Consiglio il rappresentante dei lavoratori della terra che fa già parte del Consiglio del lavoro. Quanto alla rappresentanza delle Società di mutuo soccorso, che pur conviene mantenere, gioverebbe fosse nominata dalla Federazione delle Società stesse.

BRUNO. Propone che, come un delegato del Consiglio dell'emigrazione è ammesso a far parte del Consiglio superiore della marina mercantile, così, per reciprocità, anche un delegato di quel Consesso sia chiamato a far parte del Consiglio dell'emigrazione. Come si è chiamato un rappresentante dei lavoratori della terra, cioè un rappresentante diretto degli emigranti, così gli par giusto chiamare anche un rappresentante dell'industria marittima, che pure ha così grandi interessi nell'emigrazione.

In seguito alle osservazioni del Commissario generale Reynaudi e del professore Montemartini si conviene di ammettere nel Consiglio un rappresentante del Consiglio superiore della marina mercantile, purchè sia scelto tra i membri designati del Consiglio stesso.

Si votano quindi e si approvano separatamente le singole proposte fatte.

Così pure su proposta del Commissario generale si stabilisce che il numero dei componenti il Comitato permanente sia fissato per legge in numero di cinque.

La seconda parte dell'articolo 7 rimane quindi modificata nei seguenti termini:

“ È pure istituito un Consiglio dell'emigrazione composto del Commissario generale come delegato del Ministero degli affari esteri, di cinque delegati dei Ministeri dell'interno, del tesoro, della marina, dell'istruzione pubblica e dell'agricoltura, di quattro membri nominati per decreto reale, su proposta del Ministro degli esteri, fra i cultori delle discipline geografiche, statistiche ed economiche, del direttore dell'Ufficio del lavoro, del direttore generale del Banco di Napoli, del membro del Consiglio del lavoro rappresentante dei lavoratori della terra, di un socio della Società geografica nominato dal rispettivo Consiglio, di un delegato del Consiglio superiore della marina mercantile scelto fra i membri *designati*, e di due membri scelti fra cittadini italiani residenti in Roma, l'uno della Lega nazionale delle Società cooperative italiane, l'altro della Federazione nazionale delle Società di mutuo soccorso „

Penultimo comma identico.

“ Il Consiglio eleggerà nel proprio seno un Comitato permanente di cinque membri con le attribuzioni indicate nella legge e nel regolamento „

La seduta è tolta alle ore 11. 45

Adunanza del 29 marzo 1906.

La seduta è aperta alle ore 9.30. Sono presenti i membri del Consiglio: ON. DAL VERME, *presidente*; contrammiraglio REYNAUDI, *commissario generale*; gli onorevoli BODIO, MATERI, NITTI e TURATI; i commendatori ALESSIO, BRUNO e il prof. MONTEMARTINI; l'on. DE AMICIS, della Commissione parlamentare di vigilanza; i commissari BOSCO, MALNATE e ROSSI; i segretari ATTOLICO e PANCAZZI.

Ordine del giorno:

Seguito della discussione sulle proposte di modificazione alla legge sulla emigrazione.

Presiede l'on. Luchino Dal Verme.

DAL VERME, *presidente*. Crede opportuno rimandare per connessione di materia, l'esame dell'articolo 7 *bis* a quando saranno state redatte dalla Sottocommissione le modificazioni alla prima parte dell'articolo 7.

Mette quindi in discussione l'articolo 9 nel testo proposto dal Commissariato:

“ Articolo 9. Nei porti di Genova, Napoli, Palermo e Messina, e di quelle altre città che fossero determinate per Decreto Reale, sono istituiti Ispettorati di emigrazione con personale scelto fra i funzionari dello Stato.

“ Agli Ispettorati verranno aggregati ufficiali e agenti di pubblica sicurezza nella misura che sarà determinata dal Ministero degli affari esteri, di concerto col Ministero dell'interno „.

REYNAUDI, *commissario generale*. Spiega le modificazioni introdotte in questo articolo. La legge attuale stabilisce che gli Ispettori dell'emigrazione nei porti siano presi tra gli impiegati dell'amministrazione dell'interno.

Allo scopo di togliere agli Ispettorati ogni carattere di istituto di polizia come pure per renderli il più possibile indipendenti dalle autorità politiche locali, si vorrebbe comporre gli Ispettorati con personale proprio, scelto fra i funzionari dello Stato, in genere.

ALESSIO. La nuova dizione proposta è indubbiamente migliore dell'attuale. Però nel testo attuale si parla di Ispettori e nel nuovo, invece, di Ispettorati. L'espressione fa pensare ad un organismo burocratico complesso.

REYNAUDI, *commissario genera'e*. Spiega la modificazione con lo sviluppo sempre crescente dell'emigrazione, che ha dimostrato essere praticamente insufficiente l'opera del solo Ispettore.

ALESSIO. Al secondo alinea è detto che saranno aggregati agli Ispettorati ufficiali e agenti di pubblica sicurezza. Perchè aggregati? L'espressione è vaga. Si diano piuttosto ai funzionari degli Ispettorati le funzioni di polizia giudiziaria.

NITTI. Si associa. Gli Ispettorati sono una parte, e importante, dell'organismo del Commissariato e perciò anch'essi devono essere compresi nel ruolo unico di esso. Crederebbe poi opportuno che, anche per gli Ispettorati, si adottasse un ordinamento analogo a quello delle Capitanerie di porto, dando funzioni di polizia giudiziaria così all'Ispettore, come ai funzionari che ne dipendono.

MALNATE. Desidera dare alcuni schiarimenti. Per il numero dei funzionari è provato ormai che l'Ispettore da solo non basta a far fronte ai molteplici bisogni del servizio. Occorrono dunque più impiegati.

In quanto al suggerimento dato di adottare per gli Ispettorati un ordinamento analogo a quello della Capitanerie, fa notare che il Codice della marina mercantile accorda funzioni di polizia giudiziaria al Capitano di porto, ma queste cessano nei luoghi ov'è un ufficio di polizia.

Anche ai RR. commissari viaggianti a bordo delle navi per emigranti il Commissariato propone che siano date funzioni di pubblica sicurezza, ma il caso è ben diverso. Sarebbe praticamente impossibile affidare il servizio di vigilanza a bordo, che ha carattere prevalentemente igienico, sanitario e tecnico, ad un ufficiale di pubblica sicurezza, nè si potrebbe destinare per il servizio di pubblica sicurezza un apposito funzionario.

Negli Ispettorati vi è, invece, la possibilità della specializzazione e giova di non confondere le attribuzioni; poichè le attitudini non si improvvisano. Nei porti il servizio principale è di polizia. Dunque: o un corpo speciale di agenti dell'emigrazione e si abolisce il concorso della pubblica sicurezza e in tal caso la spesa cresce, o si rende obbligatorio per il Ministero dell'interno di accordare ufficiali ed agenti quale doveroso contributo per parte sua alla funzione della tutela dell'emigrazione.

Sembra questo il partito migliore, giacchè, mentre non si aggrava il fondo dell'emigrazione, è assicurato nello stesso tempo il concorso di funzionari che hanno la pratica e il tecnicismo necessari.

BRUNO. Fa osservare che nell'articolo non si indica chi deve nominare gli Ispettori; fra quali categorie d'impiegati, se anche d'ordine o soltanto di concetto, essi debbano essere scelti e con quali requisiti o attribuzioni.

BODIO. La nomina dovrebbe essere di competenza del Ministero degli esteri. Essi potrebbero prendersi tra i funzionari amministrativi dell'Interno o delle prefetture o fra quelli della pubblica sicurezza o anche dal Ministero della Marina. Ma converrebbe che questi funzionari, a differenza di quelli dell'Ufficio centrale del commissariato, venissero presi in missione temporanea per poterli sempre restituire alle amministrazioni da cui provengono. Le condizioni di un servizio in cui il personale è ristretto, com'è quello dell'emigrazione, sono molto diverse dalle condizioni di una vasta amministrazione. In un Ministero gli impiegati si contano a centinaia; si entra nei gradi inferiori delle carriere, e ai posti superiori si arriva per promozione, ossia per graduale selezione. All'incontro, quando si deve provvedere immediatamente a posti di grado elevato, come sono quelli di Ispettore di porto, se la scelta non fu felice da principio, ovvero se l'impiegato che un tempo si mostrava zelante, perde le sue buone qualità, non si saprebbe più come liberarsene. È dunque utile che gl'impiegati negli ispettorati dei porti possano essere, quando che sia, restituiti agli uffici originari e cambiati con altri.

Ritiene pertanto che il Consiglio farebbe bene ad approvare la proposta del Commissariato.

ALESSIO. Presenta il seguente emendamento: " Gli Ispettori e i Vice-Ispettori dell'emigrazione son riconosciuti quali ufficiali di polizia giudiziaria per l'accertamento delle trasgressioni alla legge e al regolamento sull'emigrazione „

DAL VERME, *presidente*. Prima di discutere questo emendamento, vorrebbe che il Consiglio si pronunciasse sulla proposta principale, quella cioè di poter prendere i funzionari degli Ispettori anche al di fuori dell'Amministrazione dell'Interno.

DE AMICIS. Anch'egli approva tale principio, ma desidera, associandosi in questo alle osservazioni del cav. Bruno, che siano determinate con una

certa esattezza le categorie di persone fra cui possono scegliersi i funzionari degli Ispettorati, e ciò per impedire che questi uffici possano servire a collocare persone non idonee.

REYNAUDI, *commissario generale*. Si dichiara disposto ad accettare una formula restrittiva in questo senso.

NITTI. Crede che ciò esorbiti dal compito della legge. Nella legge si può mettere, se mai, che le norme per la nomina dei funzionari degli Ispettorati saranno determinate per regolamento.

DAL VERME, *presidente*. Approva la proposta Nitti, che trova pure consenziente il Consiglio.

REYNAUDI, *commissario generale*. La nomina dei funzionari degli Ispettorati è deferita al Ministro degli esteri. Ma siccome essi sono scelti in altre Amministrazioni, trova giusto che siano sentiti anche i Ministri interessati.

È approvato.

MALNATE. Riferendosi all'emendamento proposto dal comm. Alessio fa osservare che con il riconoscere agli Ispettori la qualità di funzionari di polizia giudiziaria si verrebbe a restringere di fatto il numero dei funzionari fra i quali essi potrebbero essere scelti. Non tutti i funzionari indistintamente (ad esempio: un capitano di vascello) potrebbero essere disposti ad eseguire perquisizioni nelle locande e in tutti quegli altri luoghi, spesso poco accessibili, ove si commettono abusi ed è necessaria la vigilanza.

Ricorda come, per considerazioni analoghe, si sia trovato conveniente di togliere le funzioni di ufficiale di P. S. perfino ai questori.

ALESSIO. Non comprende perchè l'Ispettore o il Viceispettore, quando abbiano funzioni di ufficiali di P. S. non debbano voler compiere perquisizioni. Gli sembra che il caso sia un po' diverso da quello dei questori. D'altra parte, non dando loro quelle funzioni si verrebbe all'altra conseguenza che l'Ispettore, anche volendo, non potrebbe procedere direttamente ad una perquisizione.

Insiste quindi nel suo emendamento.

DAL VERME, *presidente*. Mette ai voti la proposta Alessio, che risulta respinta a maggioranza.

BRUNO. Chiede che, dopo le parole: *decreto reale*, sia aggiunto: *sentito il Consiglio dell'emigrazione*.

La proposta è approvata.

DAL VERME, *presidente*. Riassume le varie deliberazioni prese relativamente all'articolo 9, di cui legge il testo modificato secondo le deliberazioni stesse.

Mette poi in discussione l'articolo 11, riguardante il servizio dei medici militari a bordo delle navi per emigranti.

BODIO. Ricorda i precedenti della questione. La istituzione dei medici militari a bordo dei piroscafi per emigranti è una di quelle, introdotte con la nuova legge, che fecero buona prova. Attualmente, per l'applicazione dell'articolo 11 della legge, il Ministero della marina mette a disposizione del Commissariato 48 ufficiali, che si rinnovano a turno annuale, e prestano servizio quasi continuato. Il Commissariato rimborsa al Ministero della marina gli stipendi e le indennità d'arma dovuti a questi ufficiali, ed a sua volta è rimborsato dai vettori, per il tempo in cui i detti ufficiali disimpegnano le loro funzioni a bordo.

Il Ministero della marina mantiene il numero dei medici in numero costante, sostituendo quelli che si ammalano o che sono in congedo, onde il Fondo per l'emigrazione, per questo servizio, è gravato soltanto degli stipendi corrisposti per i giorni in cui gli ufficiali non sono imbarcati. E siccome i periodi di sbarco sono d'ordinario assai brevi, la spesa sostenuta per questa ragione è limitata a circa 20,000 lire.

Però si è dovuto constatare che il numero di questi ufficiali è insufficiente nei mesi di maggiore movimento, e il Ministero degli esteri si propone di portare questo numero a 64, mettendo peraltro tutti questi ufficiali, secondo un ruolo nominativo, alla diretta dipendenza del Commissariato, che dovrebbe retribuirli sul Fondo dell'emigrazione. Ma non si è pensato che il numero di 64 medici rappresenta il *maximum* del bisogno. Ne viene di conseguenza che, per metà dell'anno, almeno dieci di questi medici resteranno inoperosi, rimanendo a carico del Fondo per l'emigrazione.

A conti fatti, la spesa che graverebbe su questo fondo sarebbe di 40,000 lire per i medici, per il tempo in cui non viaggiano, e per il quale non sono pagati dai vettori; più, 30,000 per il fondo pensioni e altre 20,000 per provvedere allo stipendio di due maggiori medici, e di un tenente colonnello; in tutto 90,000 lire in più della spesa attuale, cioè un aggravio considerevole, come diretta conseguenza del voler mettere il corpo dei medici alla

dipendenza del Commissariato. Tutto ciò considerato, il senatore Bodio sarebbe di parere di continuare nel sistema attuale, che ha dato buona prova.

Egli fa riflettere altresì che non dovrebbe essere necessario di mettere a bordo in ogni viaggio un medico come regio commissario. Può essere utile qualche volta, e preferibile, mettersi un ufficiale di marina; quando, per esempio, si tratti di accertare se i ritardi abituali di certi piroscafi nel compiere la loro rotta derivino (come si asserisce dall'armatore) da forza maggiore, ovvero da una debolezza della nave in viaggio, per cui divenga forza maggiore per essa ciò che per una nave meno vecchia o più robusta sarebbe soltanto mare grosso. Perciò più volte si è fatta istanza e si è ottenuto dal Ministero della marina che imbarcasse un tenente di vascello, mentre il servizio sanitario veniva disimpegnato dal medico borghese della Compagnia di navigazione.

REYNAUDI, *commissario generale*. Spiega che il progetto che si discute è soprattutto voluto dal Ministero della marina, come una condizione per sopportare ancora l'onere di questo servizio, del quale il Ministero della marina aveva minacciato di volersi liberare per il grave perturbamento che indubbiamente procura all'andamento dei servizi sanitari della marina.

Ed è da ricordare che il ministro Tittoni, entrando in siffatto ordine di idee, aveva già promesso al collega della marina di provvedere al servizio di vigilanza a bordo dei piroscafi per emigranti con medici civili.

Il Commissariato non poteva però aderire a siffatta soluzione. I medici civili sono più esposti, forse, a cedere alle pressioni delle Compagnie, nè sono i più adatti a mantenere, di fronte ai capitani delle navi specialmente estere, il prestigio inerente alle loro funzioni.

Poi, dei medici stabili finirebbero coll'acquistare la pratica del mare, ma col perdere quella della medicina.

Per tutte queste considerazioni insieme, conveniva mantenere il più possibile immutato l'attuale ordinamento.

E il Ministero della marina cedette a queste giuste considerazioni. Tuttavia, pur salvando il principio, si dovette cercare di conciliare gli opposti interessi. Così si venne all'attuale progetto che rappresenta quasi una transazione fra il Commissariato e il Ministero della marina. Secondo questo progetto, il numero dei medici messi a disposizione del Commissariato, sarebbe opportunamente aumentato; lo stipendio e le indennità dei medici andrebbero a carico del Fondo dell'emigrazione, il quale però se ne rivarrebbe, per la maggior parte, sui vettori; infine, nel corpo dei medici sarebbero compresi anche ufficiali di grado superiore. Si potrà anche non essere entusiasti di questa soluzione, ma essa, data la speciale condizione di cose, è l'unica possibile.

Il senatore BODIO osserva che non è indispensabile mandare *sempre* sulle navi un regio Commissario, ma, accettando questo principio, non si rimane più nel concetto della legge e dei suoi proponenti. Il regio Commissario è per gli emigranti come il simbolo e il rappresentante della patria che accompagna sempre con occhio vigile i suoi figli, anche al di là della terra nativa.

DE AMICIS. Rispondendo ad una osservazione dell'on. Bodio, dichiara di ritenere appena sufficiente al bisogno il numero di 64 medici. Un numero adeguato di medici giova ad assicurare anche un regolare servizio di leva all'estero, che dovrebbe essere almeno per i poveri interamente gratuito. E poi la costante e sicura presenza di un medico, di un rappresentante del Governo, aumenta la fiducia negli emigranti. Anche questo non è un elemento trascurabile. Sta quindi per il progetto quale è ora presentato dal Commissariato.

DAL VERME, *presidente*. Fa osservare che, in circostanze straordinarie, adesso, si ammette il concorso dei medici del regio esercito. Anche questi sono adatti, specie se reclutati tra quelli che furono in Cina o nella Colonia eritrea e non nuovi quindi alla vita di mare.

REYNAUDI, *commissario generale*. Questo concorso continuerà ad essere necessario, giacchè il numero di 64 non rappresenta il *maximum* del bisogno.

Per quanto riguarda i maggiori medici, fa osservare come l'opera loro può essere utile per invigilare le operazioni di visita dei piroscafi nei porti e per quanto riguarda il funzionamento del servizio loro affidato. L'unica spesa forse gravosa sarebbe quella delle pensioni.

DAL VERME, *presidente*. Certamente, poi, non si può pretendere che tutti i medici possano viaggiare di continuo. Però anche egli si dimostra contrario a far gravare sul Fondo anche le pensioni. Ad ogni modo, crede che, esaurita oramai la discussione generale, possa passarsi alla discussione delle singole disposizioni cominciando dal 1° alinea.

BODIO. Il numero massimo dei medici di marina da adibirsi al servizio di emigrazione dovrà essere determinato per regolamento. Nel 1° alinea però dell'articolo 11 egli vorrebbe si dicesse che, in difetto di medici di marina o per altre speciali circostanze, il servizio di vigilanza a bordo possa essere affidato anche ai medici del R. esercito ovvero a tenenti di vascello.

BRUNO. Si associa; ma spesso può essere utile di mandare anche un ufficiale di porto. Si dica pertanto, invece che tenenti di vascello, *ufficiali dei corpi della R. Marina*.

Il 1° alinea con le aggiunte dell'on. Bodio e del cav. Bruno è approvato.

Si approvano pure, con qualche lieve modificazione, gli alinea successivi, tranne l'alinea b) riguardante le pensioni di cui si approva la soppressione.

DAL VERME, presidente. Esaurita così la discussione dell'articolo 11, dà lettura dell'articolo 13.

ATTOLICO, segretario. Il Ministro degli esteri ha inviato al Consiglio alcune proposte di modificazione formulate dalla Commissione reale per i servizi marittimi e che, essendo relative alla emigrazione, il Ministro stesso chiese che fossero stralciate dal disegno di legge sui servizi marittimi e presentate al Consiglio dell'emigrazione per essere esaminate insieme alle altre proposte di modificazione alla legge dell'emigrazione. Queste proposte qualora fossero approvate implicherebbero anche una radicale modificazione al testo dell'attuale articolo 13. Converrà quindi che siano rese note al Consiglio prima ancora che sia aperta la discussione in merito all'articolo di cui trattasi. Tali proposte sono le seguenti:

“ La patente di vettore di emigranti non sarà concessa a noleggiatori nè nazionali nè esteri. Sarà però consentito agli armatori che dispongano almeno di 20,000 tonnellate di stazza lorda di prendere a nolo dei piroscafi nel limite massimo di metà del materiale di loro proprietà.

“ Non si concederà patente di vettore di emigranti per piroscafi che facciano capo di linea in porti esteri, e che, durante la rotta, facciano più di due scali in porti esteri per operazioni di imbarco e sbarco di passeggeri e di merci.

“ Le ferrovie di Stato sono autorizzate a stipulare accordi con Compagnie di navigazione che facciano servizio di emigrazione regolare e periodico, per rilascio di biglietti ferroviari-marittimi, con tariffe differenziali ridotte e con speciali agevolzze per viaggi di andata e ritorno in terza classe. Tali biglietti saranno venduti dagli uffici di posta e ferroviari, e pel loro sollecito rilascio saranno semplificate le formalità dei passaporti.

“ Le Compagnie estere saranno equiparate a quelle nazionali per quanto riguarda le tasse di registro sugli atti costitutivi.

“ In sostituzione dell'imposta di ricchezza mobile e della tassa di circolazione sul capitale si stabilisce una tassa speciale in proporzione al tonnellaggio impiegato e di cui sarà tenuto conto, per le Compagnie nazionali, nella liquidazione complessiva annuale delle imposte e tasse da esse dovute.

“ Il trasporto degli emigranti che rimpatriano potrà essere esercitato dai vettori muniti di patente o da Compagnie e armatori che abbiano ottenuto una speciale licenza. Tale licenza sarà subordinata alle condizioni:

“ a) che il trasporto avvenga alle stesse condizioni stabilite dalla legge di emigrazione pei viaggi di andata;

“ b) che sia pagata una tassa speciale per ogni passeggero sbarcato nel Regno. »

MATERI. Prima di entrare a discutere l'articolo 13, richiama l'attenzione del Consiglio sulle spogliazioni che si commettono, specie per parte dei noleggiatori, in danno dagli emigranti. Invoca energici provvedimenti.

REYNAUDI, *commissario generale*. Associandosi all'on. Materi, spiega come, appunto per le ragioni da lui indicate, il Commissariato sia venuto nella persuasione che convenga escludere dalla facoltà di avere patente i noleggiatori. Sono appunto costoro che perpetuano gli abusi del traffico della merce uomo. Si tratta nel più dei casi di contratti di noleggio fittizi; da un lato l'armatore tenta con esso di liberarsi dalla tassa e dalle responsabilità, dall'altra il così detto noleggiatore non fa che assicurare a questi armatori non riconosciuti ed irresponsabili, il carico degli emigranti. E appunto la presenza dei noleggiatori è causa dell'altissimo livello attuale delle provvigioni, che, a sua volta, costituisce l'ostacolo più forte al ribasso dei noli.

TURATI. Desidera a proposito dei noleggiatori qualche chiarimento; i noleggiatori adempiono o almeno potrebbero adempiere ad una funzione economica utilissima, contribuire cioè a tenere bassi i noli servendo di correttivo al monopolio che di fatto viene a stabilirsi fra le Società di navigazione.

Appunto per questa funzione, essi furono mantenuti nella legge, la quale anzi, nell'articolo 15, assegna loro un compito speciale, quello di far fronte ad eventuali coalizioni di vettori. Ora, se si vuole che i noleggiatori servano ancora a questo scopo, non si dovrebbero abolire in via normale, giacchè non si potrebbe poi improvvisarli al momento opportuno.

Bosco. Alle osservazioni dell'on. Turati risponde che, per questo punto dei noleggiatori, la teoria non risponde ai fatti.

Si riteneva infatti che i noleggiatori riuscissero di freno al monopolio e hanno invece contribuito a rinsaldarlo. Essi, inoltre, contribuiscono a rialzare i noli tenendo alto il livello delle provvigioni date ai rappresentanti e a ciò son costretti per resistere alla concorrenza delle Società potenti e meglio organizzate. Giova togliere, pertanto, di mezzo la figura del noleggiatore che ha dato luogo ad abusi, lasciando invariata la disposizione dell'articolo 15 che consente al vettore, ove occorra, il reale noleggio di una nave.

NITTI. Si associa alla proposta del Commissariato. I noleggi sono sempre fittizi e il naviglio che i noleggiatori tengono in servizio è il peggiore che esista.

DAL VERME, *presidente*. Sembra che tutti siano di accordo sulla soppressione dei noleggiatori.

Mette quindi in votazione la proposta che risulta approvata alla unanimità.

Si discutono quindi e si approvano le altre modificazioni all'articolo 13 con le proposte della Sottocommissione.

Si passa poi all'esame delle proposte formulate dalla Commissione reale dei servizi marittimi.

NITTI. Sulla prima proposta, relativa alla facoltà di accordare il noleggio alle Società che abbiano patente di vettore, osserva che tale facoltà dovrebbe essere limitata ai soli vettori nazionali.

È approvato.

REYNAUDI, *commissario generale*. Ritieni che la limitazione posta per quanto riguarda il tonnellaggio della nave sia eccessiva e avrebbe quasi carattere proibitivo. Propone di ridurre a 15,000 tonnellate il limite proposto dalla Commissione.

È approvato.

Si approva pure senza discussione la proposta di equiparare le Compagnie estere alle nazionali agli effetti delle tasse di registro sugli atti costitutivi.

Su proposta del Presidente e del Commissario generale la discussione delle altre proposte è rimandata.

La seduta è tolta alle ore 12. 15.

Adunanza del 30 marzo 1906.

La seduta è aperta alle 9.45. Sono presenti i membri del Consiglio: on. LUCHINO DAL VERME, *presidente*; contrammiraglio REYNAUDI, *commissario generale*; gli onorevoli BODIO, MATERI, NITTI, il prof. MONTEMARTINI, i commendatori ALESSIO, BRUNO, MORTARA; l'on. DE AMICIS della Commissione parlamentare di vigilanza, i commissari BOSCO, MALNATE e ROSSI; i segretari ATTOLICO e PANCAZZI.

Ordine del giorno:

Seguito della discussione sulle proposte di modificazione alla legge sulla emigrazione.

Presiede l'onorevole Dal Verme.

DAL VERME, *presidente*. Mette in discussione l'articolo 14 di cui dà lettura.

NITTI. Ritiene, come ha già detto alla Camera, che l'innovazione del nolo di Stato sia stato un insuccesso.

La determinazione artificiale del prezzo del nolo ha servito a rialzarlo. I noli per emigranti, sono aumentati, a differenza di quelli per i passeggeri di classe, tuttora abbandonati alla pubblica concorrenza.

Il nolo di Stato potrebbe essere un calmiera nel caso di una coalizione o di una intesa fra vettori, caso che però, normalmente non si verifica, nè può verificarsi. Ritiene, in ogni modo, che il Commissariato dovrebbe riservarsi la facoltà di intervenire soltanto in questo caso.

DAL VERME, *presidente*. Egli, che prese parte alla Commissione, presieduta dall'on. Luzzatti, che elaborò la nuova legge del 1901 sull'emigrazione, ricorda come dapprima l'opinione di vari membri di quella Commissione, specialmente dell'on. Pantano, che era anzi uno dei più decisi fautori del regime di libera concorrenza, concordasse con quella ora espressa dall'onorevole Nitti. Ma, anche l'on. Pantano dovette ricredersi innanzi all'evidenza dei fatti. I vettori sono portati ad unirsi dai loro stessi interessi.

BRUNO. La legge attuale stabilisce che il Commissariato debba, ogni quadrimestre, quando per la fissazione dei noli vi sia disaccordo tra le sue proposte e quelle dei vettori, trasmettere gli atti al Consiglio superiore di marina. Ora, nel progetto ministeriale, sarebbe tale procedimento soppresso. Chiede che sia ripristinato, sostituendosi peraltro, al Consiglio superiore della marina, quello della marina mercantile.

BODIO. Preferirebbe lasciare, per questa parte, la legge qual'è attualmente. Il parere di un corpo autorevole qual'è il Consiglio superiore di marina, quando sia in armonia con gli intendimenti del Commissariato, incoraggia e dà forza al Ministro degli esteri, al quale è riservata l'ultima parola nella fissazione dei noli.

Vero è che all'inizio dell'applicazione della legge, il Consiglio superiore di marina, non ancora abbastanza informato e addestrato nell'esame comparativo dei prezzi, accoglieva quasi con diffidenza le riduzioni di noli proposte dal Commissariato, e pareva ascoltare di preferenza le domande di aumenti presentate dai vettori; ma in seguito, forse per un maggiore affiatamento intervenuto e per la maggiore competenza acquistata, il Consiglio fu di molto ausilio al Commissariato.

In quanto al Consiglio superiore della marina mercantile, esso è composto di armatori e altri rappresentanti dell'industria marittima, i quali sono direttamente interessati nella questione.

Il Consiglio dell'emigrazione, nel 1904, aveva suggerito di sopprimere il procedimento innanzi al Consiglio superiore di marina; ma ora, dopo una migliore esperienza, sembra che non vi sia motivo di rinunciare al parere di quell'alto consesso.

MORTARA. Non ritiene con l'on. Nitti che il nolo di Stato sia, per così dire, un calmiera in senso inverso. Il Commissariato può tener conto del corso dei noli, degli eventuali ribassi che si verifichino sul mercato ed evitare il pericolo che il prezzo di passaggio cresca artificialmente. Ritiene a questo proposito poco opportuno l'aver portato a 6 mesi il periodo stabilito dalla legge per la fissazione del nolo, di fronte ad una situazione continuamente suscettibile di variazioni.

REYNAUDI, *commissario generale*. Fa osservare al comm. Mortara che i noli possono, ove occorra, essere variati anche nel corso del semestre. Ciò è ammesso anche ora e rimarrebbe invariato anche con la nuova dizione proposta dell'articolo 14.

MORTARA. Va bene allora. Ritiene però che l'utilità della fissazione del nolo sia evidente. In quanto ai Consigli chiamati a dare il loro parere al riguardo, vorrebbe che il Commissariato fosse libero di interrogare, caso per caso, quelle persone e quei corpi che risultassero più competenti.

REYNAUDI, *commissario generale*. Spiega la lunga procedura necessaria per la fissazione dei noli e le ragioni, quindi, che consigliano una determinazione semestrale anzichè quadrimestrale. Quanto all'opinione espressa che la fissazione del nolo per parte dello Stato impedisca la concorrenza, osserva che i vettori possono farsi la concorrenza ugualmente, ma al di sotto del nolo massimo stabilito dal Commissariato e in questo anzi si rivela l'utilità del nolo massimo.

L'on. Nitti trova i noli per emigranti troppo alti; ma ci sono periodi, come l'attuale, di attivissima ricerca di trasporto, in cui senza il nolo di Stato il biglietto d'imbarco per Nuova York sarebbe salito al prezzo di 250 e 300 lire. Solo nelle stagioni di minor emigrazione i vettori trovano la convenienza a ridurre i noli e, allora, vanno al di sotto del nolo massimo. Ora il Commissariato, per agevolare la concorrenza in questo senso e per rendere praticamente possibili le riduzioni, propone, e in questo il Consiglio si mostrò già consenziente, di togliere dalla legge la disposizione per la quale il ribasso accordato ad un solo emigrante deve essere esteso a tutti gli altri imbarcati sullo stesso piroscalo.

ROSSI. Conferma. La determinazione dei noli è una necessaria conseguenza del monopolio di fatto creato mediante il sistema della patente, e coll'operare una certa selezione sia fra gli stessi vettori, sia fra le navi da essi adibite al trasporto di emigranti.

Con ciò, la ricerca di trasporti si rende ancora più attiva, in modo che, nelle stagioni di forte emigrazione, i posti per una data partenza sono sempre prenotati da mesi.

Ora, se questo sistema non avesse il correttivo del nolo di Stato, i prezzi di passaggio salirebbero assai, in vista appunto dell'aumento verificatosi nella domanda.

DAL VERME, *presidente*. Gli risulta per esperienza che la voce generale degli emigranti è favorevole alla fissazione dei noli.

NITTI. I noli per emigranti sono aumentati, e ciò non dipende solo dal fatto della tassa italiana di lire 8 e di quella americana di lire 10 per emigrante. Nè sono compenso sufficiente al rialzo dei prezzi i pochi migliona-

menti apportati nel servizio di bordo. Trova assurdo che un ufficio o un Consiglio qualsiasi possano stabilire i noli. Uno dei principali elementi per la fissazione dei noli sarebbe il diverso grado di ammortamento delle singole navi, ed esso sfugge al Commissariato.

REYNAUDI, *commissario generale*. Le condizioni a bordo sono realmente migliorate e i miglioramenti apportati non sono trascurabili e tali da non avere una grave ripercussione nel nolo, anche per i piroscafi di cui si può presumere che sia compiuto l'ammortamento.

Il *Perseo*, ad esempio, portava prima della legge, 1400 emigranti. Ora ne porta 800 al massimo. Modificazioni siffatte devono necessariamente riverberarsi sul prezzo.

BODIO. Chi dice che i noli sono molto cresciuti da quando entrò in vigore la legge 1901, paragona i noli attuali con quelli che erano qualche anno prima dell'applicazione della legge sull'emigrazione. Su questi dati parrebbe potersi ricavare la conclusione che al seguito della medesima legge, e quasi per effetto di essa o per il modo in cui fu attuata, i noli si sarebbero aggravati, col consenso dello stesso Commissariato. Ma questa deduzione non è legittima. Di fatti si deve fare attenzione agli oneri maggiori che la legge ha imposto ai vettori, per lo spazio, la luce, la ventilazione, l'alimentazione, come pure per l'imbarco e le indennità dovute al medico commissario. Si aggiungono la tassa di otto lire su tutti gli emigranti che vengono trasportati in vapori transatlantici; e la tassa che si esige allo sbarco in un porto degli Stati Uniti dal Governo federale, la quale tassa, da un dollaro, quant'era prima, fu elevata a due dollari. Ma non solo questi elementi di fatto si devono avere presenti per giudicare della misura dei noli; si deve tener conto anche di un altro fatto che non è abbastanza noto e che spesso si dimentica, e cioè che qualche anno prima che fosse fatta la legge del 1901, i prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti erano discesi a limiti straordinariamente bassi per volere delle stesse Compagnie, le quali si erano imposte di lavorare anche a perdita, coll'intento di farsi tra loro una concorrenza rovinosa; le più forti cercando allora di mettere le altre fuori di combattimento e restare sole sulle linee per poi rialzare i prezzi, quando fossero rimaste padrone del campo. Tutto ciò giova rammentare perchè possa farsi equo giudizio dell'opera del Commissariato, il quale pure facendosi sempre l'avvocato dei poveri, non poteva disconoscere il valore delle circostanze di fatto addotte dai vettori a sostegno delle loro domande. Il Commissariato ha cercato sempre di ispirarsi ai criteri dell'equità nelle lotte sostenute, per moderare i prezzi dei noli nell'interesse degli emigranti.

DAL VERME, *presidente*. Il cav. Bruno propone che il 2° comma dell'articolo 14 sia così modificato: " udito il parere della Direzione generale della marina mercantile, del Comitato, del Consiglio superiore della marina mercantile, delle Camere di commercio, ecc. ».

MONTEMARTINI. È contrario all'emendamento Bruno.

Il Comitato del Consiglio superiore della marina mercantile è una fonte interessata e, se anche ora non lo fosse, con molta probabilità non tarderebbe a diventar tale. Quando si sapesse che il Comitato può, in certo modo, influire sulla determinazione dei noli, gli armatori farebbero pressione per esservi compresi.

BRUNO. Insiste nella sua proposta.

NITTI. Si asterrà dal votare sia l'articolo 14 che l'emendamento Bruno, essendo contrario al principio del nolo di Stato.

L'articolo 14, messo ai voti, è approvato a maggioranza di un voto con l'emendamento proposto dal cav. Bruno.

DAL VERME, *presidente*. Mette in discussione l'articolo 16 della legge e ricorda come a questo articolo sia connessa la proposta della Commissione reale dei servizi marittimi per autorizzare le ferrovie di Stato a stipulare accordi con Compagnie di navigazione per la vendita dei biglietti cumulativi ferroviari e marittimi.

DE AMICIS. Approva la proposta della Commissione reale dei servizi marittimi, che crede venga in parte a interrompere la fitta rete di interessi che unisce i vettori ai loro rappresentanti ed agli agenti clandestini di questi.

Il comm. Mortara propone di ridurre a circondariale la zona di operazione dei rappresentanti; ma, con ciò, anzichè ovviare al male, lo si renderebbe maggiore, accrescendo il numero degli agenti clandestini.

Sarebbe forse più utile, da questo punto di vista, tornare all'antico e concedere ai vettori l'istituzione di un rappresentante in ogni Comune. Con quel sistema, i rappresentanti intascavano l'intera provvigione di 20 lire per emigrante; ora, costretti a dividerla con i loro agenti clandestini, sparsi nel mandamento, debbono, per guadagnare la stessa somma, moltiplicare la loro attività, a tutto danno della spontaneità dell'emigrazione.

Invita finalmente il Consiglio a vedere se non sia il caso di ampliare la proposta fatta dalla Commissione reale dei servizi marittimi, affidando la vendita dei biglietti transoceanici, oltre che alle stazioni ferroviarie e agli

uffici postali, anche alle Sotto-Prefetture e in special modo ai segretari comunali, di modo che l'emigrante possa andare al Municipio ad acquistare il biglietto come ci va per munirsi di passaporto.

BRUNO. Anch'egli approverebbe la proposta della Commissione reale, limitandola però alle Compagnie nazionali, in modo da raggiungere anche lo scopo di una giusta protezione alla nostra bandiera. Gioverà però studiare bene la formula, per impedire che le Compagnie straniere non abbiano a chiedere uguaglianza di trattamento. Egli proporrebbe la seguente :

“ Gli emigranti che devono prendere imbarco su piroscafi nazionali possono ottenere dalle ferrovie dello Stato, che dovranno prendere accordi sul proposito con le Compagnie armatrici nazionali, biglietti cumulativi ferroviari-marittimi, a prezzo ridotto per il percorso in ferrovia. Tali biglietti saranno venduti dagli uffici di posta e ferroviari, ecc. ”

MORTARA. Gli duole il riconoscere che la legge dell'emigrazione, sorta con l'unico scopo della protezione, sia invece praticamente riuscita quasi di provocazione all'emigrazione.

L'iscrizione dei piroscafi e l'autorizzazione ai rappresentanti di vettore costituiscono in pratica, contro la volontà degli spiriti umanitari che vollero la legge, due elementi di questa provocazione.

Si è dato come il riconoscimento legale all'esportatore d'uomini e si sono create condizioni atte ad un aumento emigratorio artificioso; sicchè l'emigrazione non si mantiene più un fenomeno naturale di spostamento prodotto dalle condizioni disagiate di una determinata località. Non può infatti sfuggire che, mentre le condizioni generali del paese migliorano, cresce il numero degli espatrianti.

Chiede quindi che il Consiglio dichiari esplicitamente se si vuole continuare su questa via che mena ad accrescere il numero degli istrumenti dell'emigrazione, e ciò proprio nel momento in cui il Governo con una provvida legge sulla colonizzazione interna, tende a migliorare in patria le condizioni dei nostri lavoratori, assicurando loro, per quanto sia possibile, un lavoro quieto e sufficientemente remunerativo.

Nella proposta di modificazione all'art. 16 che egli ha presentato all'esame del Consiglio, non solo è ridotto il numero dei rappresentanti, ma anche si cerca di impedire che essi si mettano in diretta comunicazione con l'emigrante. Dal momento che i Comitati per l'emigrazione non funzionano, si crei un ufficio presso le Prefetture e le Sotto-Prefetture e il rappresentante sia solo un mezzo per la vendita dei biglietti d'imbarco.

Data la situazione attuale del paese, una emigrazione sempre in aumento è un fenomeno politico ed economico non desiderabile.

Bosco. L'esperienza di cinque anni ha effettivamente dimostrato che i rappresentanti di vettore riescono dannosi, specialmente sotto due rispetti:

1° Essi sono una provocazione artificiale dell'emigrazione. Una così forte emigrazione, quale quella che attualmente si verifica, non può, considerarsi come un prodotto spontaneo delle condizioni economiche del paese. Nel 1905 si sono avuti, complessivamente, 700,000 emigranti, cifra mai superata nè in Italia nè fuori.

Per ciò che riguarda la emigrazione transoceanica, in ispecie, sembra che la nuova legge abbia quasi agito come causa di aumento. Il fatto che aumento ugualmente forte non si è verificato nella emigrazione per paesi europei, è degno di attenzione, e si spiega forse con la circostanza che la emigrazione per paesi europei sfugge alle sollecitazioni artificiali dei rappresentanti.

2° Il rappresentante grava sul nolo. Il nolo è più alto di quello che dovrebbe essere non per la determinazione che ne vien fatta dallo Stato, ma a causa delle alte provvigioni corrisposte dal vettore ai rappresentanti.

Per queste due ragioni, specialmente, dovrebbe concludersi per la necessità di abolire la figura del rappresentante.

Però, qualora si entri in tale ordine di idee, non si può a meno di tener conto di due circostanze di fatto, che sono proprie della stessa industria dei trasporti marittimi, la quale, come ha condizioni tecniche speciali, ha pure speciali esigenze.

1° Nel trasporto marittimo è necessario assicurare la possibilità della prenotazione del posto. Non tutti i giorni partono piroscafi per ogni destinazione, nè il servizio ha quella estensione e quella regolarità di partenze che si hanno nei trasporti ferroviari. Donde, necessità di assicurarsi l'imbarco, il che richiede una serie di atti e di operazioni che, adesso, sono appunto disimpegnate dal rappresentante.

2° Nel trasporto marittimo, per una stessa linea, vi sono più Società di navigazione concorrenti. Donde, necessità di scegliere fra queste diverse Compagnie, in base ad elementi complessi e non sempre facilmente accessibili. Ora il nuovo organismo da sostituirsi ai rappresentanti deve pure lasciare la possibilità di questa scelta.

Non gli sembra che il sistema propugnato dal comm. Mortara, sebbene per taluni riguardi accettabile, risponda bene a queste due esigenze, giacchè, limitandosi ad accentrare nel capoluogo di circondario le rappresentanze di vettori, si riuscirebbe solo, forse, ad accrescere, contrariamente alle nostre intenzioni, il numero degli agenti clandestini.

D'altra parte, è un fatto che le condizioni dell'emigrante rispetto alle

modalità dell'imbarco sono mutate. Prima, egli viveva ignaro di tutto nel suo paese d'origine. Ora, in ogni comune è affisso, a cura del Commissariato, un elenco con l'indicazione della data delle partenze di ogni piroscalo e del nolo massimo per ogni linea. Un primo elemento di cognizione quindi c'è, giacchè l'emigrante può facilmente dedurre dall'altezza del nolo, la qualità del piroscalo. Rimarrebbe da trovare un organo imparziale e disinteressato che mettesse in relazione l'emigrante col vettore, o, quando si accettasse la proposta del commendator Mortara, un organo di trasmissione fra il comune di origine dello emigrante e l'agente circondariale. Giacchè, quello che è necessario è appunto di colmare questa lacuna.

Crede, a questo fine, che gioverebbe, tornando un po' al sistema vecchio, distinguere la vendita del biglietto dall'assicurazione dell'imbarco.

La vendita vera e propria del biglietto potrebbe essere lasciata agli agenti dei vettori, ridotti a circondariali; l'assicurazione dell'imbarco potrebbe invece essere affidata ad un organismo locale. E crede che, a questa funzione, potrebbero utilmente prestarsi i Comitati mandamentali e comunali dell'emigrazione, quando fossero maggiormente curati e messi in grado, anche con opportune modificazioni alla legge, di funzionare efficacemente. Tanto più che, ridotti i rappresentanti a circondariali, i Comitati sarebbero in gran parte liberati da un elemento che ne insidia la vita, cioè il rappresentante locale.

Infine, potrebbe pure sperimentarsi la vendita dei biglietti cumulativi per il trasporto ferroviario-marittimo affidata alle stazioni ferroviarie.

MATERI. Accetta con entusiasmo il principio dell'abolizione del rappresentante. Crede che esso presti opera non dannosa solo quando provvede ad assicurare l'imbarco di emigranti muniti di biglietti prepagati. La vendita dei biglietti transoceanici potrebbe poi, a suo parere, essere affidata, nei piccoli comuni, anche al brigadiere dei carabinieri.

REYNAUDI, *commissario generale*. Il Commissariato accetterebbe di buon grado l'abolizione dei rappresentanti, quando, tuttavia, si trovasse un sistema opportuno per sostituirli vantaggiosamente. La funzione dell'intermediario risponde ad una necessità del commercio e dell'industria e quindi non è soltanto coll'abolire di diritto la figura del rappresentante che può trovarsi riparo agli inconvenienti che ora si lamentano.

NITTI. Il Consiglio è concorde del riconoscere che il rappresentante è causa di due fatti dannosi, rialzo di noli ed eccitamento ad emigrare. Il Consiglio è preoccupato piuttosto del secondo che del primo, ma egli crede che l'aumento degli espatri non dipenda dall'azione del rappresentante. Sta in

fatto che i paesi si spopolano perchè chi è già emigrato, appena collocatosi, chiama a sè parenti ed amici.

Per diminuire l'emigrazione, se si è convinti che l'attuale estensione del fenomeno riesce dannosa all'economia nazionale, non ci sarebbe che un mezzo, molto radicale, che si riserva di proporre alla Camera: negare il passaporto agli analfabeti. Si raggiungerebbe così lo scopo voluto, ottenendo contemporaneamente, con un mezzo, crudo forse, ma efficace, la diminuzione dell'analfabetismo che, in altro modo, sarebbe vano il desiderare. Il mezzo proposto, poi, non sarebbe che l'anticipazione, con nostro vantaggio politico e morale, di un provvedimento che, presto o tardi, sarà adottato dagli Stati Uniti.

Non crede nemmeno che, dato l'attuale sistema, si possa abolire e sostituire il rappresentante. Spiega le ragioni per le quali non riterrebbe opportuno affidare la vendita dei biglietti ai segretari comunali, ai sindaci, ai Comitati, ai carabinieri, agli ufficiali postali. Con tutti questi sistemi, non si eliminano gli intermediari e possono introdursi germi di corruzione in istituti che giova mantenere insospettati.

Sarebbe meglio, forse, stabilire che i biglietti d'imbarco possano essere venduti dalle stazioni ferroviarie, secondo tariffe determinate, accessibili agli emigranti. D'accordo con la Direzione generale delle Poste e Telegrafi si potrebbe anche stabilire un adatto servizio telegrafico per la indicazione e prenotazione delle partenze e la fissazione dei posti. Questo importante servizio riescirebbe così affidato a funzionari dello Stato responsabili, abituati al maneggio del denaro, e che, per l'affinità delle loro funzioni, sono i più adatti a disimpegnare il servizio stesso.

Accetta poi, in ogni modo, la proposta della Commissione reale dei servizi marittimi per la vendita di biglietti cumulativi emendata secondo la proposta Bruno.

MALNATE. Da alcuni schiarimenti. Il rappresentante di vettore è ancora il subagente della passata legge. Non si potè mai avere il numero preciso degli antichi subagenti autorizzati, ma si ha motivo di ritenere che non fossero meno di 12,000, oltre, s'intende, i clandestini. Ora i rappresentanti in carica sono 9600, ma ne abbiamo un numero triplo tra abrogati e sostituiti, i quali molto spesso seguitano ad agire di sottomano. In ogni modo, il numero degli attuali rappresentanti è certamente inferiore a quello degli agenti.

Ritiene che sia impossibile abolire i rappresentanti che sono il portato dell'industria, nè alcuno dei sistemi proposti gli sembra tale da eliminare gli inconvenienti lamentati. Piuttosto, si riduca ancora il numero dei rappresentanti e si stabilisca per ciascuno di essi una tassa di concessione. Si

avrebbe così un elemento meno fluttuante dell'attuale e colla tassa si potrebbe creare un fondo per provvedere alle spese di vigilanza dei rappresentanti stessi.

MONTEMARTINI. Non approva la riduzione proposta dal cav. Malnate: i cattivi elementi seguiterebbero a lavorare e la nuova tassa di concessione peserebbe sul nolo.

In quanto alla proposta dell'on. Nitti, di affidare, cioè, la vendita del biglietto transoceanico alle stazioni ferroviarie, lo preoccupa il fatto, che non si potrebbe in tal modo garantire il carico al vettore. Quella del rappresentante è una funzione di collocamento. Ora, visto che la libertà sconfinata nuoce, usiamo le misure repressive del caso. Ma non potremo abolire i rappresentanti, finchè non avremo fatto della loro *funzione intermediaria o di collocamento* una funzione di Stato.

Entrando in questo ordine di idee, che gli sembra logico e necessario, non potrebbe il Commissariato stesso garantire all'imprenditore il carico, togliendo di mezzo gli intermediari?

Sarebbe, ad esempio, possibile stabilire uffici di collocamento provinciali, aventi carattere di ufficio di Stato, ai quali dovrebbero indirizzarsi gli emigranti; gli intermediari servirebbero allora solo a mettere in comunicazione l'emigrante con l'ufficio provinciale, e la stessa differenza in meno nella misura del servizio prestato e il fatto che la remunerazione per questi servizi sarebbe corrisposta dall'emigrante e non dal vettore, porterebbe ad una diminuzione delle provvigioni.

Sono sorti, in ogni modo, dalla discussione elementi nuovi che crederebbe utile sottoporre all'esame ponderato di una Sottocommissione.

BOSCO. Data la gravità della questione, propone anch'egli la sospensiva.

DE AMICIS. Crede pure necessario che sia sentito il Direttore generale delle ferrovie di Stato per quanto riguarda la possibilità di estendere la vendita dei biglietti transoceanici alle stazioni ferroviarie.

DAL VERME, *presidente*. Senza nominare una Sottocommissione, prega tutti coloro che si sono interessati della questione di mettersi d'accordo, giacchè un accordo gli sembra possibile, e presentare le loro conclusioni in una prossima seduta (1).

La seduta è tolta alle ore 12.

(1) Dopo la seduta si procedette ad uno scambio di idee fra i consiglieri Materi, Reynaudi, Montemartini, Nitti, Mortara, Bruno.

Adunanza del 31 marzo 1906.

La seduta è aperta alle ore 10 ant. Sono presenti i consiglieri: DAL VERME, *presidente*; contrammiraglio REYNAUDI, *commissario generale*; onorevoli BODIO, MATERI, NITTI, prof. MONTEMARTINI, avv. MERLANI, comm. ALESSIO, BRUNO e MORTARA; l'on. DE AMICIS della Commissione parlamentare di vigilanza, i commissari BOSCO, MALNATE e ROSSI; i segretari ATTOLICO e PANCAZZI.

Ordine del giorno:

Seguito della discussione sulle proposte di modificazione alla legge sull'emigrazione.

Presiede l'on. Dal Verme.

DAL VERME, *presidente*. Legge la 1^a parte dell'articolo 7 della legge, relativa alla composizione del Commissariato, e sulla quale il Consiglio sospese, in altra seduta, ogni deliberazione.

NITTI. L'articolo 7 stabilisce al 5° comma che il Commissario generale e i Commissari, qualora siano scelti nelle Amministrazioni dello Stato, conservino il grado e i diritti di carriera che loro competono nell'Amministrazione da cui provengono, e nella quale possono sempre tornare col grado e con l'anzianità che avrebbero conseguito se vi fossero rimasti.

Ammette questo pel Commissario generale e non per i Commissari. Crede che questi funzionari dovrebbero essere stabili giacchè, come fu già notato in altra seduta, il Commissariato, per uscire dallo stato di precarietà e di relativa disorganizzazione nel quale si trova, deve avere un personale proprio e fisso. Del resto, nessuno vieta di comandare transitoriamente al Commissariato un funzionario d'altra Amministrazione, ove ciò sia necessario per assicurarsi la cooperazione di speciali competenze tecniche. Ma non occorre, per far questo, mantenere una speciale disposizione di legge. S'aggiunga che, in pratica, la disposizione di cui trattasi rimane, nella sua parte essenziale, priva di effetto, giacchè, dato il sistema delle promozioni a scelta,

è impossibile che un funzionario possa, dopo qualche tempo, tornare nella sua Amministrazione col grado e con l'anzianità che effettivamente avrebbe potuto conseguire se non ne fosse uscito.

MONTEMARTINI. Anch'egli si associa all'on. Nitti. Per speciali ragioni, accennate in altra seduta dall'on. Bodio, giova forse mantenere il sistema degli incarichi transitori e revocabili per il Commissario generale. Ma il personale dipendente, personale tecnico, deve essere tutto definitivamente aggregato all'ufficio.

MORTARA. Gli stipendi e le indennità dei Commissari debbono o no gravare sul Fondo dell'emigrazione? Il Consiglio deve esprimere chiaramente il suo parere su questo punto.

MONTEMARTINI. Fatta eccezione pel Commissario generale, che conserverà lo stipendio sul bilancio dell'amministrazione da cui proviene, il Consiglio, in conformità di quanto fu già deliberato, esprima il parere che gli stipendi e le indennità di tutti gli altri funzionari debbono gravare sul bilancio del Ministero degli esteri.

Dopo varie osservazioni dei consiglieri Alessio e Bodio, la proposta, messa ai voti, è approvata.

DAL VERME, *presidente*. Rimette in discussione l'articolo 16. Sa che il Consiglio, da lui invitato nella seduta precedente ad accordarsi per quanto riguarda l'abolizione e relativa sostituzione dei rappresentanti, pur non riuscendo a formulare proposte concrete e un testo di nuova disposizione di legge, si è accordato sopra concetti di massima. Crede che ciò sia sufficiente, dato il carattere consultivo delle attribuzioni del Consiglio, e posto che la elaborazione vera e propria del disegno di legge spetta al Ministero e al Commissariato.

NITTI. Propone che il Ministro degli esteri prenda gli opportuni accordi con quello delle poste e dei lavori pubblici per autorizzare le ferrovie di Stato alla vendita dei biglietti transoceanici, dando alle stazioni ferroviarie la franchigia postale e telegrafica per il servizio dell'emigrazione.

Per quanto riguarda i rappresentanti, egli non crede conveniente il passaggio immediato da una forma ad un'altra. Si dia piuttosto, per legge, facoltà al Commissariato di procedere gradualmente alla loro soppressione. In quanto ai medi, trattandosi di materia varia e mutabile, anzichè dalla

legge, che altrimenti dovrebbe essere di continuo ritoccata, li lascierebbe indicare dal regolamento. Propone quindi un nuovo testo dell'articolo 16 e un articolo 16 *bis*, formulati come appresso:

“ Art. 16. Sono aboliti i rappresentanti di vettori di cui negli articoli 16 e seguenti della legge 31 gennaio 1901, n. 23.

“ Tuttavia, fino a quando si sarà provveduto in modo definitivo a fissare le norme che regolino la vendita dei biglietti d'imbarco agli emigranti, potranno funzionare, mediante concessione del Commissariato, i rappresentanti attualmente riconosciuti, e il Commissariato potrà, in casi eccezionali, concedere autorizzazione a nuovi rappresentanti.

“ Art. 16 *bis*. Le norme, secondo cui i vettori potranno vendere o far vendere biglietti d'imbarco a emigranti, saranno stabilite con decreto reale.

“ Le ferrovie dello Stato e le Società ferroviarie autorizzate dal Commissariato dell'emigrazione, potranno in tutte le stazioni vendere biglietti per conto di vettori nazionali e stranieri.

“ Agli emigranti che prendano imbarco su piroscafi di Compagnie nazionali di navigazione, le ferrovie dello Stato sono autorizzate a rilasciare biglietti ferroviari e marittimi con tariffe differenziali ridotte e con speciali agevolanze per viaggi di andata e ritorno in terza classe. Le ferrovie dello Stato sono autorizzate, a questo scopo, a stabilire speciali convenzioni con Società ferroviarie americane.

“ A cura del Commissariato della emigrazione in tutti i Municipi e in tutte le stazioni ferroviarie le partenze dei piroscafi addetti al servizio di emigrazione saranno annunziate almeno un mese prima con appositi manifesti.

“ Le Amministrazioni ferroviarie, per quanto riguarda il servizio di emigrazione, godono la franchigia postale e telegrafica nel Regno, secondo norme da stabilirsi dal regolamento „

MORTARA. Non sarebbe per introdurre nella legge una disposizione transitoria. Nota intanto che tutti si trovano d'accordo circa l'abolizione dei rappresentanti, ed è bene che questo concetto risulti chiaro, incondizionato, dal voto del Consiglio.

Le divergenze sorgono quando si tratta di sostituire al regime dei rappresentanti un regime nuovo; scegliere il sistema adatto sarà compito del Governo. Del resto, la proposta fatta dal prof. Montemartini di uffici locali distrettuali, geriti dallo stesso Commissariato, è degna della massima considerazione. Il Commissariato, raccolte le informazioni dagli uffici dipendenti, potrebbe essere il vero ed unico intermediario tra gli emigranti e il vettore.

Concludendo, nel voto del Consiglio, dopo aver affermato il principio

dell'abolizione dei rappresentanti, la cui azione è ritenuta perniciosa agli interessi generali dell'emigrazione e del paese, si potrebbero far presenti al Ministro queste due proposte: *a*) quella della vendita dei biglietti a mezzo delle stazioni ferroviarie; *b*) quella di affidare direttamente al Commissariato la funzione del collocamento degli emigranti fra i vari vettori.

NITTI. Insiste nella convenienza di autorizzare le ferrovie di Stato a vendere biglietti d'imbarco, in via di esperimento; ove le ferrovie non accettassero gratuitamente tale incarico, si potrebbe al caso accordare agli impiegati una piccola provvigione.

Non si può sostituire all'improvviso una forma spontanea come quella dei rappresentanti, che, appunto perchè esiste, ha la sua ragione di essere.

D'altra parte, non crede che si possa affidare allo Stato la parte di intermediario fra l'emigrante e il vettore. Insiste nella sua proposta di lasciare al Commissariato la facoltà di passare per gradi a quel nuovo sistema che l'esperienza dimostrasse più adatto a sostituire l'attuale.

Bosco. Si voti l'abolizione teorica della figura giuridica del rappresentante, nel che tutti concordano, e s'indichino al Ministro, per un ulteriore studio, i modi di sostituzione suggeriti dal Consiglio.

Egli però ritiene che i Comitati potrebbero, rafforzati su nuove basi, prestare opera utile. Se i Comitati finora non diedero segno di vita operosa, giova anche riconoscere che, per necessità di cose, il Commissariato non potè invigilarli come sarebbe stato necessario.

Così pure, si potrebbe in questo periodo di passaggio da una forma ad un'altra, applicare una tassa per la nomina dei rappresentanti, secondo la proposta fatta dal Commissariato. Non una tassa fiscale, giacchè non si può impedire la libertà di commercio, ma una tassa che serva, se non a limitare il numero dei rappresentanti, almeno a regolarne i continui passaggi dall'una all'altra Società, il che è causa di enorme lavoro al Commissariato ed ostacolo ad una rigorosa vigilanza.

MALNATE. Qualora non si intenda accettare incondizionatamente l'idea della tassa, si includa nella legge il concetto che anche l'assenso alla nomina di un rappresentante è una concessione governativa. Così facendo gli interessati sarebbero tenuti a pagare la tassa ordinaria per le concessioni governative.

BODIO. Tutti sono d'accordo nel riconoscere che i rappresentanti dei vettori sfruttano questi ultimi quanto più possono e non di rado in modo indegno; essi sono i parassiti di questa industria dei trasporti; ma non si può dire

che, per rimediare a tali abusi, si debbano sopprimere i rappresentanti dei vettori. L'azione dei rappresentanti, che sono poi gli antichi sensali o subagenti, è, entro certi limiti, inevitabile, date le condizioni di ignoranza in cui si trova la grande massa degli emigranti. Gli intermediari ci sono anche in Germania, quantunque in numero molto minore; sia perchè in quel paese l'istruzione è più diffusa, sia perchè l'emigrazione vi è tanto minore che da noi, sia perchè le Compagnie di navigazione sono pochissime e si dividono tra loro le linee transoceaniche che fanno capo ai porti di Amburgo e di Brema.

Il senatore Bodio aggiunge che da anni, fino dal primo momento dell'attuazione della legge, si è preoccupato di questi gravi inconvenienti che produce l'intromissione dei rappresentanti dei vettori, i quali sono in realtà dei sensali, a convenzioni più o meno permanenti, nei rapporti coi vettori. Ma parlando molte volte insieme coi colleghi del Commissariato e coi direttori delle Società di navigazione, e discutendone in seno al Consiglio dell'emigrazione, non ha mai saputo trovare una soluzione soddisfacente.

I vettori che sono una ventina, hanno bisogno di avere nell'interno del paese chi procuri ad essi la merce-uomo da trasportare. La legge può stabilire che, invece di avere ciascun vettore un rappresentante in ogni comune, ne abbia non più di uno in ogni mandamento, o potrebbe anche arrivare a prescrivere che non siano più di uno in ogni circondario; ma in tal caso le opposizioni dei vettori e delle rappresentanze comunali sarebbero tali, che nessun Ministro saprebbe resistere alle nuove insistenze.

Se il trasporto degli emigranti si facesse da una sola Compagnia, questa potrebbe forse rinunciare ad avere i suoi rappresentanti in provincia. Si potrebbe dire al vettore: aspettate che gli emigranti si rechino essi stessi al porto d'imbarco, ed ivi daretelo loro il biglietto di passaggio. Ma siccome il trasporto si fa da una ventina di Compagnie, con vapori buoni, mediocri e cattivi, a prezzi diversi, ecc., così avviene che le Società si fanno la concorrenza tra loro e cercano di accaparrare (mediante i loro agenti o sensali) gli emigranti nei comuni di origine. Non accade lo stesso per il movimento dei viaggiatori in ferrovia. Per andare in ferrovia da un luogo ad un altro, vi è una sola linea; le vetture sono eguali per ciascuna classe e il prezzo è unico per ciascuna classe, proporzionalmente alla distanza da percorrere. L'emigrante invece ha bisogno che alcuno lo guidi per arrivare al porto d'imbarco. E naturalmente l'uomo incaricato di guidarlo essendo egli stesso interessato nel traffico, diventa anche sollecitatore, eccitatore dell'emigrazione. Questo è il male; ma il rimedio per ovviare a questo sfruttamento non si è mai trovato.

Si potrà discutere se convenga far vendere i biglietti d'imbarco anche

agli sportelli delle stazioni di strade ferrate; ma a quegli impiegati delle ferrovie che dovrebbero far conoscere le differenze di prezzi di trasporto marittimo, come potrà impedirsi che diventino essi medesimi sensali delle Compagnie di navigazione?

Si può pensare anche ai Comitati locali; ma questi, come sappiamo, esistono nella maggior parte solamente di nome, non di fatto; e prima bisognerebbe riformarli nella loro composizione e infondere loro una vita, anche col procurare loro qualche mezzo pecuniario per agire.

Per tutto ciò, e colla migliore buona volontà di evitare i danni recati dall'azione di questi intermediari parassiti, che sono i così detti rappresentanti dei vettori, non si vede finora come possa provvedersi a surrogarli o farsene a meno totalmente.

Unico rimedio proposto finora, che sembri avere qualche probabilità di riuscita, che fu già in parte attuato, è quello di diradare il numero dei rappresentanti, coll'esigere da essi una cauzione, essendo noto che in Germania la cauzione che si domanda ai subagenti è di 1500 marchi a testa (1875 franchi) e in Svizzera 3 mila franchi.

DAL VERME, *presidente*. Alla Camera era stato proposto di chiamare a far parte del Comitato anche i *notabili* del luogo. Crede che sia da riprendere quest'idea.

BODIO. Non ha una gran fiducia in questi notabili, ma, in ogni modo, o con questo, o con altro mezzo, bisogna ravvivare i Comitati, per quanto, a suo parere, l'opera loro sarà sempre molto limitata e non mai paragonabile a quella delle Associazioni spontanee, private.

Concludendo, egli crede che il Consiglio, nel suo voto, debba riconoscere gli inconvenienti a cui danno luogo i rappresentanti, e si possa proporre, in via di esperimento, di affidare la vendita dei biglietti d'imbarco agli sportelli delle stazioni di ferrovie; che si cerchi di ravvivare l'opera dei Comitati e, infine, che si sottopongano i rappresentanti ad una cauzione o ad una tassa.

MONTEMARTINI. Dividerebbe la questione nelle sue due parti: abolizione dei rappresentanti, loro sostituzione.

In quanto all'abolizione, ha sentito dire che si intenderebbe abolirli in diritto, come persona giuridica, giacchè di fatto non si possono togliere di mezzo, perchè esercitano, bene o male, una funzione necessaria.

Ebbene, è già molto che si impedisca loro di apporre una targa sulla loro porta, di farsi scudo dell'autorizzazione governativa. Si era creato, come ha detto il comm. Mortara, un privilegio, che ora, in seguito agli effetti avuti, si ritiene più opportuno di togliere.

REYNAUDI, *commissario generale*. Ma bisogna pur considerare che, col sistema dell'autorizzazione, si ha sempre il mezzo di esercitare un certo freno sui rappresentanti, i quali, d'altronde, sapendosi vigilati, agiscono con maggiore prudenza.

NITTI. Forse è da riconoscere che l'antico sistema degli agenti, che operavano per tutte le Compagnie di navigazione, era preferibile all'attuale, che ha permesso, a suo giudizio, una moltiplicazione di questi intermediari. Meglio sarebbe avere il coraggio di tornare all'antico sistema, e sottoporre l'agente ad una cauzione, come si pratica altrove.

MONTMARTINI. La proposta fatta di affidare la vendita dei biglietti alle ferrovie non risolve niente. Quale Compagnia potrebbe accettare di vendere i biglietti alle stazioni? Presso queste, i biglietti dovrebbero venderli ad una tariffa determinata. Ora basterebbe che un vettore facesse vendere per mezzo di suoi agenti biglietti a cinque, dieci lire meno del prezzo annunciato, per sconvolgere tutto il sistema. E poi, chi dovrebbe indirizzare gli emigranti alla stazione? Meglio, se mai, affidare la vendita agli uffici postali, che si trovano nei comuni anche lontani dalle vie ferrate.

BODIO. Le Compagnie dovrebbero, anche in questo caso, mettere un prezzo fisso. Perciò si avrebbe ugualmente l'inconveniente messo in evidenza dal Montemartini. Ritiene il problema di difficile soluzione.

DAL VERME, *presidente*. I pareri del Consiglio sono discordi. Insiste nel suo concetto che, trattandosi di questione che va lungamente preparata e studiata, il Consiglio debba emettere un voto, nel quale siano affermati i soli punti sui quali i vari giudizi sono concordi. Domanda se il Consiglio venga in quest'ordine di idee. Altrimenti la discussione dovrà necessariamente rimandarsi.

La proposta del presidente è accettata e dopo osservazioni varie dei consiglieri Mortara, Bruno, Nitti ed altri si approva il seguente ordine del giorno:

“ Il Consiglio dell'emigrazione, riconoscendo che l'azione dei rappresentanti di vettore, nelle forme in cui attualmente si svolge, riesce dannosa e contraria ai fini stessi della legge, che vuole l'emigrazione libera e non artificialmente provocata, fa voto che, a correttivo dell'azione da essi esercitata:

“ a) i Comitati locali, costituiti su nuove basi e rafforzati nella loro azione, siano posti in grado di dare agli emigranti informazioni e consigli

ed abbiano obbligo di prestare la loro opera a coloro che si rivolgeranno ad essi per assicurarsi l'imbarco sui piroscafi in partenza;

“ b) gli emigranti, i quali vogliono prendere imbarco su piroscafi nazionali, possono ottenere dalle ferrovie dello Stato, che dovranno prendere accordi colle Compagnie armatrici nazionali, biglietti cumulativi ferroviari e marittimi a prezzo ridotto per il percorso in ferrovia „.

MONTEMARTINI. Fa ancora le sue più ampie riserve, per le ragioni già svolte, sulla proposta di affidare la vendita dei biglietti cumulativi alle stazioni ferroviarie. In ogni caso, gli sembra che non si possa limitare la facoltà di tale vendita alle sole Compagnie nazionali. Anche le forestiere, in base ai trattati di commercio e navigazione, chiederanno uguaglianza di trattamento.

BRUNO. Questo pericolo si eviterebbe adottando la formula da lui suggerita e che prega di tener presente nelle proposte da farsi al Ministro.

REYNAUDI, *commissario generale*. Dà assicurazioni in questo senso.

La seduta è tolta alle ore 12.

Adunanza del 1° aprile 1906.

La seduta è aperta alle ore 9. 45. Sono presenti i consiglieri: onorevole DAL VERME, *presidente*; contrammiraglio REYNAUDI, *commissario generale*; onorevoli BODIO, NITTI, TURATI, MERLANI; commendatori ALESSIO, BRUNO, DE NEGRI; i commissari BOSCO, MALNATE e ROSSI; i segretari ATTOLICO e PANCRAZI.

Ordine del giorno:

Seguito della discussione sulle proposte di modificazione alla legge sulla emigrazione.

Presiede l'on. Dal Verme.

DAL VERME, *presidente*. Mette in discussione l'articolo 19.

NITTI. Non comprende perchè la vendita dei biglietti di prosecuzione all'estero debba essere fatta dai vettori di emigranti e non anche da altri, con speciale autorizzazione del Commissariato. Fa formale proposta in questo senso.

REYNAUDI, *commissario generale*. Spiega le ragioni dell'aggiunta già approvata dal Consiglio. Del resto, il Commissariato approva la proposta dell'onorevole Nitti come quella che è più lata e comprensiva.

L'articolo è approvato con la variante proposta dall'on. Nitti.

DAL VERME, *presidente*. Dà lettura dell'articolo 20, concernente la vendita dei biglietti prepagati.

NITTI. Si preoccupa del fatto che nella legge si tende ad abolire qualsiasi causa di ribasso dei noli per emigranti. L'incetta dei biglietti d'imbarco è una speculazione al ribasso. Nella stagione morta, i vettori, volendo realizzare denaro, vendono degli *stock* di questi biglietti. L'acquirente compra al ribasso coll'intenzione di vendere al rialzo, ma anche per il forte nu-

mero dei biglietti emessi, la vendita avviene ad un prezzo sempre inferiore a quello dei biglietti ordinari, il che giova a tener bassi i noli.

Discipliniamo la materia quindi, in modo che vi sia la garanzia delle persone, ma senza impedire in modo assoluto atti di commercio, che possono tornare utili agli emigranti.

MALNATE. L'articolo 20, nella intenzione del legislatore, doveva riguardare il caso dei biglietti di chiamata veri e propri, inviati da persone residenti all'estero a parenti rimasti in Italia, calcolando il tempo necessario per la sistemazione degli affari, pel viaggio, ecc. In conformità di questo principio, si stabilì nella legge che le persone munite di *prepaids* dovessero avere la preferenza sulle altre nell'imbarco.

Su questa preferenza, specialmente, fanno assegnamento gli incettatori di biglietti di chiamata in bianco, i quali non si contentano di speculare al ribasso, ma quando gli emigranti, nel periodo di maggior'emigrazione, ardon dalla febbre di partire, vendono i prepagati a prezzo ancora più alto dei biglietti ordinari, dando a credere che con essi sia più sicura la partenza.

S'aggiunga che, spesso, all'ultimo momento, la precedenza dell'imbarco non si ottiene, se non sborsando altro denaro, perchè i prepagati sono sapientemente distinti in gruppi e quello venduto all'emigrante risulta quasi sempre di un gruppo inferiore, valido cioè per vapori commerciali e non per i celeri. È poi da osservare che la larga emissione di *prepaids* non risponde, come si crede, ad un interesse delle Compagnie. Le Società stesse assicurano d'essere costrette a vendere i biglietti dai banchieri americani, che sono padroni del carico nei viaggi di ritorno.

NITTI. Insiste nella sua opinione. Se si commettono abusi, siano repressi. L'incetta, in sè stessa, giova a tener bassi i noli. Le Società non sono costrette a vendere dai banchieri americani, ma cedono spontaneamente e con loro vantaggio, i biglietti, perchè il denaro in commercio frutta il 12, il 13 per cento e in certe stagioni alle Società può tornar conto di realizzare delle somme di danaro. Vi sia dunque la responsabilità di chi vende i biglietti per garanzia di chi li acquista, ma non si irrigidisca la legge con disposizioni d'indole proibitiva.

ROSSI. Convieni col collega Malnate nella necessità di restituire il biglietto di chiamata alla sua funzione originaria e normale. Gli emigranti inviavano, in passato, ai parenti rimasti in Italia, per chiamarli, anzichè il biglietto, il denaro necessario per comprarlo.

Ma il gruzzolo arrivava bene spesso diminuito dalla commissione presa dal banchiere che ne aveva curato la rimessa nel Regno e sovente poi il destinatario finiva col non comprare il biglietto. Per queste ragioni, si preferisce ora mandare i biglietti. Ma la vendita di tali biglietti in bianco dà luogo ad ingorde speculazioni, dannose tanto ai vettori, che agli emigranti.

Per gli emigranti diretti agli Stati Uniti è poi da aggiungere che il possesso di un *prepaid*, che non risulti inviato da un parente, può far sospettare alle autorità federali, così severe sotto questo rispetto, che si tratti di emigranti vincolati da contratto di lavoro, viaggianti a spese del futuro padrone e indurle quindi a un più rigoroso esame.

BRUNO. Chiede schiarimenti sul secondo comma. Perchè limitare la precedenza dell'imbarco ai soli casi in cui vi sia parere favorevole all'Ispettore?

REYNAUDI, *commissario generale*. Vi possono essere dei casi in cui sia impossibile dare imbarco all'emigrante munito di *prepaid*, essendo già da tempo esaurito il carico del bastimento.

BRUNO. Anzichè usare la dizione *su parere favorevole* dell'Ispettore dell'emigrazione, proporrebbe allora che si dicesse: "salvo che l'Ispettore di emigrazione *creda di variare per giustificate ragioni, l'ordine di partenza* „.

BODIO. Non sa rendersi conto della utilità che vi sia, nell'interesse degli emigranti, di vietare la vendita dei biglietti *prepaid*s anche in Italia, se ciò serve a diminuire i prezzi dei noli e purchè sia scritto nel biglietto, nei singoli casi, la data della partenza.

I biglietti *prepagati* funzionano come elemento moderatore dei noli. Le Compagnie ne fanno una larga emissione nelle stagioni morte. Ciò risponde ad un loro interesse; altrimenti non lo farebbero.

Lasciamo che si faccia tutto quanto può giovare all'emigrante e disciplinando meglio ciò che può dar luogo ad abusi.

MALNATE. Vi sono momenti in cui l'emigrante, sapendo che vi è richiesta di lavoro, ha necessità di partire subito. In questo caso, se un vettore non gli può vendere un biglietto, lo acquista da un altro, mentre con un *prepaid* si trova legato.

BOSCO. Ma a ciò si rimedia imponendo un termine fisso per l'imbarco.

DAL VERME, *presidente*. Mette ai voti l'articolo 20, quale è formulato dal Commissariato.

Non è approvato.

BODIO. È di parere che sia da ammettere la vendita dei biglietti in bianco, stabilendo però un termine fisso, entro il quale debba essere dato imbarco all'emigrante che è fornito di *prepaid*, per esempio, 20 giorni dalla richiesta d'imbarco. Un termine simile, mentre è più preciso di quello ora stabilito dalla legge e che per la sua indeterminatezza rimane lettera morta, è anche meno ristretto. Per una parte si impedisce che i biglietti prepagati funzionino soltanto nell'interesse delle Società di navigazione, come fondo di riserva per un eventuale complemento del carico, e dall'altra, colla maggiore latitudine, si previene anche la speculazione a cui accenna il commissario Malnate.

DAL VERME, *presidente*. Mette ai voti la proposta dell'on. Bodio e l'emendamento prima presentato dal cav. Bruno.

Entrambe le proposte risultano approvate.

NITTI. A meglio disciplinare la vendita dei biglietti, sarebbe anche bene sottoporla a speciale autorizzazione o licenza del Commissariato. Gioverebbe pure subordinare la licenza al versamento di una cauzione. Con ciò, si assicura pure un rigoroso controllo in queste operazioni.

Propone quindi la seguente aggiunta all'articolo: " Tali biglietti non potranno essere venduti se non da persone munite di speciale licenza, da concedersi dietro cauzione, il cui ammontare sarà determinato dal regolamento „.

È approvato.

NITTI. Propone di stabilire in un articolo aggiuntivo che non si possa avere più di una partenza al giorno per ogni porto, salvo casi eccezionali, da approvarsi volta per volta dal Commissariato.

MALNATE. Fa notare come, solo da Napoli, partono talvolta 40 e anche più piroscafi al mese.

ROSSI. Nè si può disciplinare le partenze, senza tener conto anche degli arrivi.

La proposta Nitti è respinta.

DAL VERME, *presidente*. Mette in discussione l'articolo 22.

NITTI. Fa rilevare gli abusi commessi dai locandieri in danno degli emigranti nei porti d'imbarco. La gran maggioranza di questi, per la stessa molteplicità delle operazioni che devono compiere, non hanno il tempo materiale

di recarsi nei refettori a prendere il cibo cui hanno diritto. Sono costretti a rinunciare e consumano dove si trovano, per la strada, le provviste che ciascuno porta con sé dal paese nativo. Quei pochi, poi, che prendono il cibo nelle locande, lungi dal ricevere il trattamento che loro spetterebbe giusta le tariffe prefettizie, son trattati malissimo.

Ad evitare siffatti abusi e posto che il tempo ristretto di cui dispone l'emigrante non gli consente di recarsi in apposito locale per mangiare, egli suggerisce che sia posto a carico del vettore oltre l'alloggio, ben inteso, non il vitto, ma la spesa del vitto, cioè che il vettore debba pagare alla mano all'emigrante la spesa stessa.

REYNAUDI, *commissario generale*. Accetta di buon grado la proposta Nitti che, se non eviterà tutti gli abusi, migliorerà almeno in parte le condizioni degli emigranti.

MERLANI. Si associa, ma si dica: " la spesa del vitto da corrispondersi direttamente all'emigrante „.

Le proposte Nitti e Merlani sono approvate. È pure approvato senza discussione il resto dell'articolo 22.

Si approvano poi, anche senza discussione, gli articoli 23 e 24.

NITTI. All'articolo 24 *bis* proporrebbe di aggiungere, all'ultimo comma, che le imprese di assicurazione per emigranti debbano prestare una cauzione.

È approvato.

MATERI. Vede con dispiacere che non sia stata proposta alcuna modificazione all'articolo 25, che fa obbligo al vettore di accordare nei viaggi di ritorno un rimpatrio di favore a un determinato numero di connazionali indigenti. Vorrebbe allargare i limiti di questa disposizione in modo da venire in aiuto dei numerosi italiani residenti al Brasile che, trovandosi colà in misere condizioni, anelano a ritornare in patria. Si riserva di presentare analoga proposta nell'ultima seduta.

Si approva quindi senza discussione l'articolo 26.

BRUNO. All'articolo 27 propone una modificazione nel senso che sia chiamato a far parte delle Commissioni arbitrali anche un capitano di porto, e ciò perchè molte liti vertono su questioni nelle quali il capitano di porto ha speciale competenza.

Bosco. La maggior parte delle liti sono relative alle liquidazioni delle indennità dovute agli emigranti per la loro reiezione dai paesi esteri. Del resto siccome le Commissioni arbitrali sono istituite in tutte le provincie, il chiamare a parteciparvi il capitano di porto non sarebbe possibile che in poche. Nè è ammissibile che la composizione di un istituto con funzioni giudiziarie vari a seconda dei luoghi.

ALESSIO. La legge chiama a far parte delle Commissioni arbitrali 2 membri eletti dal Consiglio provinciale anche al di fuori del proprio seno. Si potrebbe raccomandare ai Consigli provinciali, nei luoghi di mare, di comprendere nei due membri il capitano di porto.

Così rimane inteso e l'articolo 27 è approvato come nel testo proposto dal Commissariato.

Si passa all'articolo 28.

BODIO. La Sottocommissione ha proposto estendere al Fondo dell'emigrazione il controllo preventivo della regia Corte dei conti. Ciò aumenta le garanzie contabili. Secondo la legge 31 gennaio 1901, la gestione del Fondo per l'emigrazione sarebbe sottoposta soltanto al sindacato di una Commissione parlamentare di vigilanza; ma questa maniera di controllo è più politica che contabile. Essa può servire per un rendiconto morale-economico, per dar modo di giudicare se una spesa sia stata opportuna e ben consigliata. Occorre altresì la verificaione dei singoli documenti giustificativi. L'aggiunta del controllo preventivo della Corte darà maggiore sicurezza e tranquillità anche all'ufficio del Commissariato.

DE' NEGRI. Si associa. Anche altre amministrazioni autonome, come il Fondo per il culto ad esempio, oltre ad avere una Commissione speciale di vigilanza, sono sottoposte al controllo preventivo della Corte.

L'articolo 28 è approvato.

DAL VERME, *presidente*. Da lettura dell'articolo 29. Fa notare come da esso siasi stralciato il penultimo comma che, per ragione di materia, può costituire un articolo a sè (29 bis). Tranne questa variante l'articolo 29 rimane immutato.

L'articolo 29 è approvato.

DAL VERME, *presidente*. Si discuta ora l'articolo 29 bis.

NITTI. Preferisce il testo della disposizione come è attualmente. Cosa è questa qualifica di *speciali funzionari*? La locuzione di prima era migliore e più semplice.

BODIO. Gli addetti non dovrebbero essere impiegati stabili, come gli Ispettori, ma persone destinate, caso per caso, per un tempo determinato, ad eseguire inchieste, ed esercitare speciale vigilanza ed assistenza in pro dei nostri connazionali. Propone quindi che questi addetti non siano chiamati funzionari, ma *incaricati*.

TURATI. Crede che gli addetti possano esercitare opera utile agli emigranti, per integrare le immancabili deficienze nell'azione dei consoli.

NITTI. In ogni modo, non crede che si possa lasciar facoltà al Ministro di stabilire il numero, le attribuzioni e il trattamento degli addetti per semplice decreto reale. Sarebbe un salto nel buio. Accetta poi la proposta dell'onorevole Bodio.

MERLANI. Ricorda le discussioni avvenute in Consiglio nelle passate sessioni per gli addetti. Il Consiglio era contrario a questi addetti che, fra l'altro, non si sa da chi dipendono, e cedette alle insistenti premure dell'on. Sottosegretario di Stato che intervenne personalmente alla discussione.

La modificazione che ora è proposta dal Ministero degli esteri è quasi come un *bill* d'indennità che si richiede per le nomine fatte.

Ora egli, pur approvando in massima la disposizione, desidera che l'approvazione del Consiglio non costituisca sanatoria per il passato.

Associandosi, da ultimo, all'on. Nitti, propone che si tolga la facoltà al Ministro di nominare gli addetti, stabilendone le condizioni per decreto reale, e si ponga invece l'obbligo di sentire il Consiglio.

NITTI. Si associa.

Le proposte Bodio e Merlani sono approvate.

DAL VERME, *presidente*. Dà lettura dell'articolo 31.

BRUNO. Nelle nuove proposte del Commissariato si stabiliscono sanzioni per i comandanti, che trasportano nel regno passeggeri di 3ª classe senza uniformarsi a determinate condizioni. Non si tratta dunque più di emigranti. Ritiene perciò che si invada il campo del codice di marina mercantile.

MALNATE. La legge, all'articolo 32 parla anche di viaggi di ritorno e sia quell'articolo come l'articolo 82 del regolamento tutelano i passeggeri di ritorno. Ritiene quindi pacifico che possano sottoporsi a tutela anche coloro che rimpatriano, viaggiando in 3^a classe.

NITTI. Non crede sia il caso di preoccuparsi di quelli che tornano, i quali non hanno in genere bisogno della tutela governativa. D'altra parte, le norme stabilite sarebbero giuridicamente inefficaci, per ragioni di estraterritorialità.

BRUNO. Si associa. Aggiunge del resto che la legge di sanità marittima commina pene più severe di quelle che ora si vorrebbero introdurre colla legge sull'emigrazione.

TURATI. Propone di accettare le modificazioni del Commissariato. Aggiungendo " senza pregiudizio delle maggiori sanzioni stabilite da altra legge ..

BODIO. Si tutelino anche gli emigranti che rimpatriano, ma si tenga presente che l'emigrante è un cittadino, libero di ritornare con quella Compagnia e con quel piroscafo che preferisce. Senza stabilire sanzioni speciali per gli armatori che non sono iscritti come vettori, si potrebbe prescrivere ai vettori le regole da osservarsi anche nei viaggi di ritorno in patria dei nostri emigrati.

ALESSIO. Nota che si stabilirebbe per legge una sanzione per disposizioni che saranno fissate dal regolamento. Troverebbe giusto, invece, prima fissare le norme e poi le sanzioni.

Dopo alcune osservazioni del presidente, si conviene di rimandare la discussione sull'articolo 31 ad altra seduta.

La seduta è tolta alle ore 12

Adunanza del 4 aprile 1906.

La seduta è aperta alle ore 9.30. Sono presenti i consiglieri: onorevole DAL VERME, *presidente*; contrammiraglio REYNAUDI, *commissario generale* onorevoli BODIO, NITTI, MERLANI, professore MONTEMARTINI, commendatori ALESSIO, BRUNO, DE' NEGRI; i commissari BOSCO, MALNATE e ROSSI; i segretari ATTOLICO e PANCAZI.

Ordine del giorno:

Seguito della discussione sulle proposte di modificazione alla legge sull'emigrazione.

Presiede l'on. Dal Verme.

DAL VERME, *presidente*. Dopo aver dato lettura degli articoli approvati nella seduta precedente, comunica che il Commissariato ritira le proposte di modificazione all'articolo 31, di cui si era iniziata la discussione nella seduta precedente, ritenendo di poter provvedere in altro modo e in altra sede.

Mette in discussione l'ultimo comma dell'articolo 31, che stabilisce una ammenda sino a 200 lire pei contravventori alle ordinanze del Commissariato.

REYNAUDI, *commissario generale*. Il Commissariato, nello svolgimento pratico della sua azione di tutela, è costretto a prendere provvedimenti diversi al fine di garantire gli interessi e la sicurezza degli emigranti. Ad esempio si deve spesso limitare il numero delle partenze per impedire pericolosi affollamenti nel porto di Napoli ed altri provvedimenti. Ma, finora, queste disposizioni sono prive di sanzione.

NITTI. Si associa, ma fa notare che un'ammenda di lire 200 è ben poca cosa se con essa si crede ad esempio di assicurare l'osservanza dello speciale provvedimento accennato dal Commissario generale.

ALESSIO. Propone che si vada da un minimo di 200 a un massimo di 1000 lire per contravvenzione alle ordinanze di cui si tratta, emesse caso per caso dal Commissariato su conforme parere del Comitato.

L'emendamento Alessio è approvato.

DAL VERME, *presidente*. Dà lettura dell'articolo 32.

Sono approvati i primi otto alinea.

NITTI. Non ammette che si faccia obbligo al vettore di accordare biglietti gratuiti. Se si accrescono le spese generali, si alzano i noli. D'altra parte conviene salvaguardare lo stesso Commissariato dalle pressioni che gli possono essere fatte per ottenere i biglietti gratuiti. Riserverebbe il diritto al passaggio gratuito ai soli addetti al Commissariato.

REYNAUDI, *commissario generale*. Fa osservare, come, nel caso di missionari, suore, delegati del Banco di Napoli, si tratta di persone che prestano opera utile agli emigranti.

MONTÉMARTINI. In tal caso si paghi loro il viaggio direttamente. Questa forma di pagamento indiretto gli sembra più pericolosa.

ROSSI. Le Società estere, per casi simili, accordano spontaneamente viaggi a tariffa ridotta.

DAL VERME, *presidente*. Trova giusto che in certi casi, invece della completa gratuità, si accordi una semplice riduzione. Ma ciò potrà farsi per regolamento. La dizione proposta non pregiudica niente.

NITTI. Si tolgano almeno i delegati del Tesoro e del Banco di Napoli.

È approvato.

DAL VERME, *presidente*. Passiamo ora a discutere il comma successivo, riguardante i ricoveri.

NITTI. La legge attuale obbliga il Commissariato a provvedere direttamente alla costruzione dei ricoveri per emigranti; ora, secondo la proposta del Commissariato, si ammetterebbe che possano essere costruiti anche da privati. Ambedue le soluzioni sono pericolose.

Abbiamo a Napoli contemporaneamente 3000 o 4000 emigranti e talvolta anche 5000. Per alloggiarli tutti, converrebbe costruire un casermone colossale che richiederebbe una somma cospicua e l'amministrazione del ricovero sarebbe irta di difficoltà. Chi potrebbe fare questi ricoveri, se mai, sarebbero i vettori nazionali. Sarà un gran guadagno per la marina nostra, che a ragione chiede di essere protetta. I vettori, inoltre, offrono la maggior garanzia perchè, se nell'amministrazione del ricovero si verificheranno delle irregolarità, si potrà toglier loro la patente. Concludendo. La meglio sarebbe non costruire i ricoveri, limitandosi a provvedere dei bene adatti locali di dogana per impedire la scena selvaggia dei poveri emigranti, confusi coi passeggiieri di classe, che si rovesciano nel breve spazio della dogana attuale, dando luogo a disordini, inconvenienti ed abusi.

Se poi i ricoveri si vogliono assolutamente costruire, si costruiscano, ma se ne affidi l'esercizio ai vettori nazionali, escludendo però i privati.

REYNAUDI, *commissario generale*. Ritieni i ricoveri necessari per rendere possibile una efficace vigilanza sugli emigranti. Narra parecchi casi di spogliazione compiuta a danno di emigranti e che certo sarebbe più agevole prevenire e reprimere, ove gli emigranti fossero tutti raccolti in un sol locale.

Il Commissariato si è preoccupato della spesa cui andrebbe incontro costruendo i ricoveri direttamente. Il preventivo fatto per il ricovero di Napoli ascende a due milioni e mezzo. Egli sarebbe stato disposto, in vista di ciò, ad accettare la proposta di privati che si assumevano la costruzione del ricovero. Ma il Consiglio di Stato, interpellato in proposito, opinò che, per la legge attuale, il ricovero non può essere costruito che dallo Stato.

Per questa ragione il Commissariato deve pure astenersi dal condurre a termine trattative con alcuni fra i più importanti vettori nazionali, i quali si mostravano disposti ad assumere direttamente la costruzione dei ricoveri alle seguenti condizioni: cessione gratuita dell'area da parte del Commissariato, con l'obbligo di assegnare un compenso da convenire per la parte dei ricoveri da adibirsi a servizi di igiene e di sanità, e col diritto di entrare in proprietà del ricovero dopo un certo numero di anni. S'intende poi che la gestione e l'amministrazione dei ricoveri sarebbe avvenuta secondo norme stabilite dal Commissariato e con la sorveglianza dello stesso.

Ma, ripete, queste trattative non poterono essere continuate; un accordo di tale genere con i vettori non è possibile senza che la legge sia riformata.

Questa la ragione della modificazione proposta dal Commissariato, il quale del resto non ha difficoltà di accettare anche la formula suggerita dall'on. Nitti.

NITTI. Gli abusi che attualmente vengono commessi in danno di emigranti non saranno che in minima parte eliminati con la costruzione dei ricoveri. Per es. le maggiori frodi avvengono adesso allo sdaziamento dei bagagli. Proporrà anzi al riguardo una disposizione aggiuntiva all'articolo 22.

BRUNO. Molti inconvenienti sono prodotti dal fatto che non è ancora compiuto l'allacciamento della stazione ferroviaria col porto. Propone il seguente voto al Ministero dei lavori pubblici:

“ Il Consiglio dell'emigrazione, visti gli inconvenienti che derivano dalla mancanza di comunicazioni fra la stazione ferroviaria e la stazione marittima di Napoli, fa vivi voti che siano affrettati e condotti sollecitamente a fine i lavori necessari „

È approvato all'unanimità.

MERLANI. Propone che, per dar maggiore solennità al voto, il presidente on. Dal Verme, insieme al Commissario generale, si rechino personalmente a renderne edotto il Ministro dei lavori pubblici. Non è la prima volta che si fanno di questi voti, i quali finora rimangono inasauditi.

BODIO. Anch'egli non si illude che, quando saranno costruiti i ricoveri, vengano a cessare senz'altro tutti gli inconvenienti che ora si lamentano. Del resto, l'ampiezza dei locali dei ricoveri non ha bisogno di essere tale da provvedere al numero massimo degli emigranti, che in determinati momenti possono aver bisogno di alloggio. Sarebbe un errore che obbligherebbe a costruire edifici colossali, con pregiudizio dell'igiene e della sorveglianza, mentre i locali stessi resterebbero inutilizzati per buona parte dell'anno. E poi dovè si troverebbe lo spazio necessario per alloggiare simultaneamente quattro o cinque mila individui, quanti ne partono in certe stagioni, in due giorni, da Napoli?

Infine, l'idea di affidare la costruzione e l'esercizio dei ricoveri ad un consorzio di vettori, anzichè ad altre private imprese, gli sembra preferibile. Sui vettori il Commissariato ha sempre facoltà di controllo e possibilità di applicare le sanzioni penali, nel regime di patente al quale è sottoposta l'industria di trasporto degli emigranti.

DAL VERME, presidente. Legge la seguente formula, proposta dall'onorevole Nitti, da sostituirsi a quella del Commissariato e alla quale si associa anche il cav. Bruno: “ per regolare la tutela degli emigranti giunti nei porti d'imbarco, anche mediante l'istituzione di ricoveri, da costruirsi e da eser-

citarsi o direttamente dal Commissariato dell'emigrazione, o da associazioni di vettori nazionali nei porti di Genova, Napoli e Palermo, udito il parere del Consiglio dell'emigrazione „.

È approvata all'unanimità.

DAL VERME, *presidente*. Legge il paragrafo successivo, che riguarda le norme per la velocità delle navi.

BRUNO. Vorrebbe che, almeno per questa parte, si includesse nella legge l'obbligo di sentire il Consiglio superiore della marina mercantile.

REYNAUDI, *commissario generale*. Non conviene nella proposta fatta dal cav. Bruno. Sulle riforme che ora si propongono e su quelle che si sono elaborate per il titolo IV del regolamento sono stati sentiti gli interessati, cioè i vettori. Ma, se si fosse dovuto seguire il loro avviso, nessuna delle modificazioni proposte e che pure sono ritenute essenziali nell'interesse degli emigranti, sarebbe stata da accettarsi.

BRUNO. Insiste sulla sua proposta.

MONTEMARTINI. È inutile chiedere il parere degli interessati, che è noto.

Del resto gli armatori possono, se credono, presentare memoriali e domande, come hanno sempre fatto, e che saranno presi in considerazione dai Ministri competenti, i quali dovranno pure, a suo tempo, pronunciarsi sul progetto di legge che ora si discute.

Bosco. Del resto vi è già nel Consiglio un rappresentante del Consiglio della Marina mercantile, scelto tra i membri *designati*, che potrà portare in esso la voce degli armatori.

BRUNO. Ritira la sua proposta.

BODIO. Per quanto riguarda la velocità dei piroscafi, è fermamente di avviso che la velocità sia tutt'altro che cosa indifferente, tanto più ove si rifletta che anche l'emigrazione transoceanica, tende a diventare in gran parte temporanea. Egli anzi fisserebbe un termine di tre anni, passato il quale, i piroscafi ora iscritti in patente, che hanno velocità inferiore alle 12 miglia, dovrebbero essere scartati.

NIRTI. Non concorda nell'opinione dell'on. Bodio. Vi è chi vuol viaggiare coll'omnibus, come chi vuol viaggiare col lampo. Ad ogni modo, voterà

l'emendamento Bodio in vista dei miglioramenti che potranno venire alla Marina mercantile.

La proposta Bodio è approvata.

Si approva pure di reintegrare nel testo di legge che si propone alcune modificazioni già approvate dal Consiglio nelle precedenti sessioni e non accolte nel testo ministeriale e cioè:

“ 1° stabilire un minimo di cubatura nei dormitori per emigranti a bordo delle navi per i *locali inferiori* in genere e non soltanto per il 1° e 2° corridoio;

“ 2° stabilire un minimo di tonnellaggio e un massimo di età dei piroscafi „

Si approvano anche senza discussione le modificazioni comprese nel testo ministeriale relative alla tutela degli emigranti nei viaggi di ritorno e in quelli per paesi anche non transoceanici.

Per ciò che riguarda la tutela nei viaggi di ritorno si delibera solo di estenderla anche ai passeggeri di 3ª classe, di qualunque nazionalità.

NITTI. Prima di passare all'articolo 33, vorrebbe proporre qualche aggiunta all'articolo 32. La prima riguarda l'obbligo ai rappresentanti di prestare cauzione.

L'on. Bodio ha già fatto presente al Consiglio la necessità di far sborsare ai vettori, sull'esempio di qualche nazione estera, una cauzione per i loro rappresentanti.

Su questo punto, ha voluto anche sentire l'opinione di qualche vettore. Quelli da lui interpellati si sono mostrati favorevoli alla proposta e ritengono che non sarebbe eccessiva neanche una cauzione minima di lire 5000.

Egli proporrebbe un minimo di 3000 e un massimo di 10,000 lire.

BODIO. Non crede che si possa esigere tanto, perchè col rendere difficilissime le condizioni dei rappresentanti, si favorirebbe, senza volerlo, l'aumento del numero degli agenti clandestini.

NITTI. Fissiamo un minimo di 2000.

REYNAUDI, *commissario generale*. Accetta la proposta Nitti.

È approvata.

NITTI. Propone un'aggiunta per regolare le imprese di assicurazione per emigranti.

È approvata.

DAL VERME, *presidente*. Legge l'articolo 33.

È approvata anche con le lievi modificazioni proposte dalla Sottocommissione, intese a limitare l'onere per le visite mediche per il servizio di leva all'estero ai soli iscritti POVERI.

NITTI. Prima che si chiuda la discussione prega il Consiglio di approvare una sua aggiunta all'articolo 22, così formulata:

“ Saranno pure a carico del vettore le spese per trasportare il bagaglio dell'emigrante dalla stazione di arrivo nel porto d'imbarco sino al bordo del piroscafo in partenza „

Ha fiducia che una tale disposizione riuscirà molto giovevole agli emigranti, impedendo i gravi abusi che attualmente si verificano per il trasporto dei bagagli.

REYNAUDI, *commissario generale*. È lieto di associarsi alla proposta Nitti.

MERLANI. Anche egli si associa. Vuole però che sia ben chiarito che il trasporto dei bagagli sarà eseguito *a spese e per cura* del vettore.

DAL VERME, *presidente*. È giusto. La formula Nitti sarà modificata in questo senso.

La proposta Nitti è così approvata.

REYNAUDI, *commissario generale*. Ricorda che l'on. Materi, oggi assente, aveva in animo di proporre una riforma all'articolo 25, nel senso di estenderne le disposizioni in modo da venire in soccorso dei nostri connazionali residenti al Brasile, bisognosi di rimpatrio. Egli approva, l'idea ma non troverebbe opportuno riformare l'articolo 25 che ha una portata generale, nè potrebbe limitarsi ad un solo paese estero. Piuttosto accoglierebbe con piacere una proposta di stanziare in via eccezionale sul bilancio della emigrazione un fondo per il rimpatrio dei nostri coloni al Brasile, che si trovino in tristi condizioni economiche.

NITTI. Anche a nome dell'on. Materi, assente, presenta, accogliendo la idea suggerita dal Commissario generale, il seguente voto:

« Il Consiglio dell'emigrazione fa voti che sul bilancio dell'emigrazione sia stanziato in via transitoria un apposito fondo, da servire, secondo norme da determinarsi sentito il Comitato per l'emigrazione, per il rimpatrio degli emigranti italiani residenti nel Brasile, i quali, per le loro tristi condizioni economiche, abbiano urgente bisogno di far ritorno in patria, e ciò fermi restando gli obblighi derivanti al Ministero degli esteri in base al regolamento consolare ».

È approvato all'unanimità.

BODIO. Giacchè si parla dell'emigrazione al Brasile, esprime l'avviso che convenga mantenere il divieto della emigrazione gratuita, finchè non si saranno ottenute le garanzie invano chieste finora.

Presenta quindi il seguente voto:

« Il Consiglio, tenuto conto delle condizioni presenti della nostra emigrazione negli Stati del Brasile, specialmente dello Stato di San Paolo, invita il Commissariato a far osservare rigorosamente le disposizioni riguardanti il divieto della emigrazione gratuita ed i viaggi con i biglietti preparati per quello Stato ».

È approvato all'unanimità.

DAL VERME, *presidente*. Il Consiglio deve ancora pronunciarsi sopra talune proposte della Commissione reale dei servizi marittimi, sulle quali in altra seduta riservò il suo giudizio. La prima è la seguente:

« Il trasporto di emigranti che rimpatriano potrà essere esercitato dai vettori muniti di patente o da Compagnie di armatori che abbiano ottenuto una speciale licenza. Tale licenza sarà subordinata alle condizioni:

« a) che il trasporto avvenga alle stesse condizioni stabilite dalla legge di emigrazione per i viaggi di andata;

« b) che sia pagata una tassa speciale per ogni passeggero sbarcato nel Regno ».

NITTI. Non è favorevole alla proposta.

Una disposizione siffatta darebbe luogo a gravi contestazioni anche da parte del Governo americano. Noi veniamo quasi ad esercitare una giurisdizione extraterritoriale.

Poi, non crede necessario estendere fino a questo punto la tutela anche per viaggi di ritorno. L'emigrante quando rimpatria non è più quello di prima: ha conoscenze pratiche, ha il criterio della scelta e la possibilità di proteggersi da sè. La misura proposta, inoltre, non riuscirebbe vantaggiosa all'emigrante, perchè, a parte le difficoltà legali, la tassa di sbarco provocherebbe un rialzo nei noli di ritorno, che invece ora, essendo sempre molto bassi, funzionano da elemento moderatore dei noli.

BODIO. Fa anch'egli le sue riserve. Non vede come si possano obbligare degli armatori non riconosciuti come vettori, che muovono da un paese estero per l'Europa, a subire le prescrizioni che noi imponiamo ai vettori per il trasporto degli italiani che rimpatriano.

MONTEMARTINI. Non crede che la proposta che si discute meriti questi attacchi.

La tassa di sbarco non è antiggiuridica. Essa, essendo limitata ai non vettori, mira soltanto a mettere questi ultimi in condizioni uguali a quelle dei vettori, che invece sono tenuti per legge ad osservare anche per i viaggi di ritorno le stesse disposizioni dei viaggi di andata.

Uguagliate le condizioni di prezzo, gli emigranti preferirebbero, anche per i ritorni, i piroscafi dei vettori. E questo non riuscirebbe svantaggioso agli emigranti, perchè si terrebbe conto dell'aumentato carico di ritorno per ribassare il livello generale dei noli.

Il principio della tassa non è dunque condannabile. Bisogna soltanto aver cura di fissarne equamente la misura in modo che non riesca proibitiva.

REYNAUDI, *commissario generale*. In ogni caso, desidererebbe che, nell'ultimo capoverso della disposizione, si dicesse *norme igieniche*.

Seguono altre osservazioni dell'on. Bodio e del comm. Rossi.

DAL VERME, *presidente*. Mette ai voti la proposta che dovrebbe formare un articolo 13bis.

È approvata a maggioranza, con la variante proposta dal Commissario generale.

DAL VERME, *presidente*. La seconda disposizione sulla quale il Consiglio deve ancora pronunciarsi è la seguente :

“ Non si concederà patente di vettore di emigranti per piroscafi che facciano capo di linea in porti esteri, e che durante la rotta facciano più di

“ due scali in porti esteri, per operazioni d'imbarco e sbarco di passeggeri e di merci „.

REYNAUDI, *commissario generale*. Il Commissariato accetta la proposta, purchè sia limitata agli scali in porti non transoceanici. Gli scali troppo numerosi danno luogo ad inconvenienti, per i frequenti contatti con emigranti di altre nazionalità e per la maggior durata del viaggio che ne consegue.

La proposta è approvata con la variante proposta dal Commissario generale.

BODIO. Raccomanda la massima attenzione nella formulazione del testo degli articoli. La forma di qualche disposizione approvata dal Consiglio non può ritenersi definitiva e bisognerà quindi curarne la maggior precisione e il migliore coordinamento.

A questo proposito fa presente che all'articolo 9 converrà modificare, al 2° comma, la dizione in modo da non rendere sempre obbligatorio l'aggregamento agli Ispettorati di ufficiali di P. S.

Dopo qualche osservazione del presidente il quale rivolge pure delle parole di saluto al Consiglio, la seduta è tolta alle ore 12. 15.

I N D I C E

Rendiconti sommari delle adunanze del Consiglio dell'emigrazione.

Adunanza del 28 marzo 1906.

Composizione del Comitato permanente del Consiglio dell'emigrazione <i>Pag.</i>	3
Modificazioni alla legge sull'emigrazione proposte dal Commissariato, discussione generale	3
Discussione e deliberazioni del Consiglio sulle modificazioni proposte dal Commissariato all'articolo 7 della legge.	4

Adunanza del 29 marzo 1906.

Discussione e deliberazione del Consiglio sulle modificazioni proposte dal Commissariato agli articoli 7 <i>bis</i> , 9, 11, 13 della legge.	12
Proposte di modificazioni formulate dalla Commissione reale pei ser- vizi marittimi	19

Adunanza del 30 marzo 1906.

Discussione e deliberazione del Consiglio sulle modificazioni proposte dal Commissariato agli articoli 14 e 16 della legge	22
---	----

Adunanza del 31 marzo 1906.

Discussione e deliberazione del Consiglio sulle modificazioni proposte dal Commissariato agli articoli 7, 16 e 16 <i>bis</i> della legge	32
---	----

Adunanza del 1° aprile 1906.

Discussione e deliberazione del Consiglio sulle modificazioni agli arti- coli 19, 20, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29 e 29 <i>bis</i> della legge	40
---	----

Adunanza del 4 aprile 1906.

Discussione e deliberazione del Consiglio sulle modificazioni agli articoli 31, 32, 33	Pag.	48
Modificazioni proposte dall'on. Nitti all'articolo 22 della legge ed approvate dal Consiglio	"	54
Deliberazione del Consiglio per lo stanziamento in via provvisoria di un fondo pel rimpatrio dal Brasile degli emigranti italiani indigenti	"	54
Deliberazione del Consiglio di mantenere il divieto dell'emigrazione gratuita pel Brasile.	"	55
Discussione e deliberazione del Consiglio sulle modificazioni agli articoli 13 e 13 <i>bis</i>	"	55
