



P. P. 1-11.

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

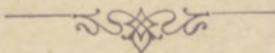
BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1907.

N. 8.

SOMMARIO.

Disegno di modificazioni alla legge del 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione, presentato alla Camera dei deputati il 17 marzo 1907.



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.
VIA UMBRIA

1907



RELAZIONE

al disegno di modificazioni alla legge del 31 gennaio 1901,
n. 23, sull'emigrazione (1).

SIGNORI! — Non è da meravigliare se la legge sull'emigrazione ritorna, dopo soli sei anni di prova, davanti al Parlamento per una revisione.

Troppo arduo è il problema, troppo gravi gli interessi che vi si connettono, troppo mutabili i suoi termini, perchè vi fosse luogo a sperare, nel 1901, in una immediata soluzione di esso e in un assetto definitivo di tutta la multiforme materia, e, diciamolo pure con sincerità, perchè vi sia, ora, luogo a sperare che l'attuale disegno di legge debba chiudere, quasi perfetto coronamento dell'edificio, il periodo dei pentimenti e delle riforme.

Ci troviamo di fronte a tre doveri eminenti, che lasciano nell'ombra tutte le altre, pure importanti, questioni che ad ogni piè sospinto ci attraversano la via: e sono i doveri di tutela verso lo Stato, verso l'emigrante, verso la marina mercantile nazionale. Una legge di conciliazione di queste tutele, più che malagevole, è quasi impossibile: giovando ad una di esse si corre pericolo di vulnerare gli interessi delle altre; e neppure si può affermare che, qualora si trovasse una formola di felice componimento per gli interessi dell'oggi, la stessa formola varrebbe per gli interessi del domani, tanto sono variabili, a volta a volta, le relazioni tra lo Stato, l'emigrante e il vettore. Date peraltro le contingenze del momento, sembra al Governo che le presenti modificazioni vengano in buon

(1) Vedasi *Atti parlamentari: Legisl. XXII — Sess. 1904-1907* (Stato n. 700).



punto per colmare le lacune e per correggere i difetti della legge del 1901. Quali sono infatti le esigenze cui occorre provvedere? Esaminiamole brevemente.

Dello Stato: che l'economia interna non si risenta troppo gravemente della perdita di tante energie, sottratte all'agricoltura, alle industrie, ai mestieri; che quelle energie non si alterino in paesi o impreparati a riceverle, o inospitali, per modo che l'Italia le riabbia, poi, o infiacchite o consunte, con danno gravissimo per l'incolumità sociale; che sia soppresso e severamente punito ogni eccitamento ad emigrare; che la compagine e la saldezza dell'esercito non vengano scosse da troppo numerose partenze, tra le quali non mancano le defezioni e le fughe, e da troppo larghe concessioni a favore di chi già risiede in paese straniero.

Dell'emigrante: che non sia oggetto di pressioni, o di allettamenti, o d'inganni, intesi a toglierlo dalla vita, certamente modesta, ma tranquilla del suo villaggio, ed a gettarlo, spesso riluttante, in una esistenza di agitazioni, di dolori, e talora di amare delusioni; che sia difeso contro speculatori d'ogni specie; che non sia forzato a pagare noli troppo elevati; che abbia un equo trattamento a bordo; che all'estero non gli manchi quella maggiore assistenza, la quale valga a ben dirigerlo e ad aiutarlo nei casi, purtroppo frequenti, in cui abbia avversa la sorte; che, compatibilmente colle necessità della patria, fruisca, in determinate circostanze, di talune facilitazioni in materia di leva e di servizio militare.

Del vettore: che, nei limiti del possibile, non trovi, nell'applicazione della legge, inceppamenti all'esercizio della propria industria; che sia tutelato contro le pretese, e qualche volta contro la rapacità, degli stessi suoi rappresentanti; che sia liberato da concorrenze dannose in quanto concerne il trasporto di passeggeri italiani di 3^a classe che fanno ritorno in patria; che non siano eccessivi gli oneri da imporglisi per trasporti gratuiti e per rimpatrii, nell'interesse dello Stato.

Non è chi non vegga che molti di questi interessi sono in stridente opposizione tra loro: e che nel favorirli o nel menomarli oc-

corre procedere temperatamente, affinchè si sopportino a vicenda e coesistano in un' intesa di mutui riguardi e di mutue concessioni.

Ed avvertasi che gli interessi dei vettori si scindono in due campi distinti: interessi della bandiera estera ed interessi della bandiera nazionale. Ai primi l'Italia accorda quel doveroso rispetto che è imposto dai trattati e dalle buone consuetudini internazionali; ai secondi, se non consente disposizioni decisamente protettive, il che non si può, nè si vuol fare, garantisce, però, un trattamento che valga a salvarli dal pericolo d'essere oppressi da una ingiustificata preponderanza degli interessi stranieri.

Un esame d'ogni singolo nuovo articolo spiegherà meglio gli intendimenti del Governo ed i criteri cui esso si è ispirato, perchè i servizi dell'emigrazione siano circondati da quelle più valide discipline e più sicure garanzie che la gravità del momento suggerisce, e che vogliono essere ad un tempo freno e tutela, ragionevoli l'uno e l'altra, del movimento cui l'Italia assiste, non del tutto annuente e non scevra da giuste preoccupazioni.

Certo, modificazioni radicali all'essenza della legge non si possono concepire: lo spirito di essa rimane intatto; stabilito che la emigrazione non è una pericolosa corsa verso l'ignoto, e che non deve essere abbandonata nè a se stessa, nè all'arbitrio altrui, occorre appena provvedere alle deficienze di alcuni suoi ordinamenti, fermi restando i principii capitali della legge del 1901, i quali tutti si sono mostrati, nelle loro linee generali, perfettamente idonei al raggiungimento dei fini che ci proponiamo.

Art. 7.

Prima condizione, affinchè un congegno amministrativo funzioni speditamente e normalmente, è quella di assicurargli un personale che, per numero e per attitudini, non solo dia affidamento di una zelante esecuzione, ma infonda altresì nell'opera propria quello spirito vivificante che trae forza dalle virtù della mente e dall'amore del bene.

Il personale del Commissariato, organizzato su base stabile,

fatto sicuro della propria carriera e del proprio avvenire, costituito mediante ordinamenti conformi, o quasi, a quelli che regolano le altre Amministrazioni dello Stato, saprà rispondere degnamente alla fiducia che il Paese pone nella importante opera sua.

A tale organizzazione si provvede coll'articolo 7 della legge. Il Commissariato dell'emigrazione veniva, secondo questo articolo, composto, nel 1901, di un commissario generale, di tre commissari e degli ufficiali d'ordine che sarebbero stati richiesti dal servizio. Per varie ragioni, quando fu compilato il regolamento, soprattutto non potendosi prevedere quale sviluppo avrebbero assunto in seguito i servizi del Commissariato, il numero degli ufficiali d'ordine fu limitato a sei, oltre il ragioniere. Ma il lavoro è venuto crescendo a misura che si dava applicazione alle varie disposizioni legislative e regolamentari, e non pochi sono i servizi che, specie in seguito alle riforme che ora si propongono, esigono un più ampio sviluppo.

Si rende, quindi, necessario, innanzi tutto, dotare il Commissariato di un personale di concetto, il quale attualmente manca affatto, e di un conveniente numero di impiegati di ragioneria, non essendo sufficiente — per far fronte al complesso di operazioni contabili inerenti ad un bilancio, fra entrata e spesa, di circa 8 milioni e ad una situazione patrimoniale di altrettanto — l'attuale unico ufficiale ragioniere consentito dall'articolo 15 del regolamento sull'emigrazione. Insufficiente, del pari, si è mostrato il numero degli impiegati d'ordine, nonchè quello del personale di servizio.

L'organico che ora si propone, in allegato al presente disegno di legge, comprende pertanto, oltre i commissari, pei quali nulla è innovato:

a) il personale degli ispettori viaggianti, dei quali si mantiene il numero di quattro già fissato nell'attuale regolamento, riconoscendo però conveniente che uno di essi abbia uno stipendio superiore di 1,000 lire a quello degli altri tre;

b) il personale di concetto, composto di cinque impiegati, e il personale di ragioneria composto di quattro;

c) il personale d'ordine, aumentato di sette posti sui sei portati dal vigente regolamento, non tenuto conto del ragioniere;

d) il personale di servizio, nel quale si è fatto l'aumento di un posto di usciere.

Il numero complessivo degli impiegati addetti al Commissariato risulterà per tal modo di 34, cifra non eccessiva, se si considera l'importanza dell'ufficio e le sempre crescenti sue attribuzioni.

L'approvazione del ruolo organico permetterà, soddisfacendo così i voti espressi dalla on. Giunta generale del bilancio, di ridurre ad una cifra minima lo stanziamento — ora veramente rilevante (circa 30,000 lire) — per lavori straordinari, che la impossibilità di provvedere adeguatamente, col personale di ruolo, al movimento d'affari dell'ufficio, aveva reso indispensabile.

Nell'articolo 7 si introducono altresì, per risolvere talune questioni attinenti al personale, le seguenti modificazioni:

a) Rispetto al commissario generale, è parso opportuno disporre che la scelta, la quale ora vien fatta tra i funzionari superiori dello Stato in attività di servizio, possa estendersi a funzionari a riposo.

b) Riguardo ai commissari, è da rammentare che la Corte dei conti, nell'atto in cui registrava il regolamento per l'esecuzione della legge 31 gennaio 1901, fece qualche riserva, che il Senato e la Camera ebbero a ritenere fondata, perchè in esso è detto che lo stipendio dei funzionari presi da altre amministrazioni dello Stato rimane a carico delle amministrazioni stesse, mentre la legge non contiene alcuna esplicita disposizione in proposito. Giova pertanto risolvere per legge la questione, e risolverla nel modo che apparisce più equo, ponendo, cioè, a carico del Commissariato lo stipendio di quei funzionari che ad esso prestano la propria opera.

Analogamente, è stato disposto che vada a carico del fondo per l'emigrazione anche la quota di pensione proporzionata al periodo di servizio che i funzionari di cui trattasi abbiano prestato presso il Commissariato. Ugual principio è stato applicato al commissario

generale, se in attività di servizio presso un'Amministrazione dello Stato.

c) Si è, infine, ritenuto conveniente di sanzionare per legge due disposizioni già portate dagli articoli 12 e 15 del regolamento sull'emigrazione, cioè quelle che riconoscono ai funzionari del Commissariato la qualità di impiegati dello Stato e il diritto all'aumento sessennale dello stipendio.

Il Commissariato è assistito, nello svolgimento della sua azione, da un *Consiglio dell'emigrazione*, il quale viene udito in tutte le questioni più importanti e negli affari di competenza di più Ministeri. Non è parso opportuno aumentare il numero dei componenti quel corpo — che, fissato dalla legge (seconda parte dell'articolo 7) in 11, è già stato portato, in forza di disposizioni speciali, a 13, comprendendovi il Direttore dell'ufficio del lavoro e, limitatamente a quanto riguarda il servizio delle rimesse degli emigrati, anche il Direttore generale del Banco di Napoli. Avendo però l'esperienza dimostrato non esser sempre agevole, nei casi di urgenza, riunire colla dovuta sollecitudine l'intero Consiglio, si è ritenuto conveniente istituire per legge un *Comitato permanente* composto di quattro membri, da scegliersi in seno al Consiglio stesso, e del consigliere delegato del Ministero della marina. Non è da dubitare che l'azione del Commissariato, sorretta costantemente dagli autorevoli suggerimenti del Comitato, riuscirà più facile e più spedita.

Nè, parimenti, si è creduto di mutare la composizione del Consiglio, nel quale, se non una vera e propria rappresentanza, attualmente hanno voce tutti gli interessi attinenti al fenomeno dell'emigrazione. Solo, per allargare il campo di scelta dei membri di nomina regia, si è stabilito che dette nomine possano esser fatte, oltrechè fra i cultori delle scienze economiche, statistiche e geografiche, anche fra i cultori delle discipline agrarie.

Art. 7 bis.

Affermato, nell'articolo 7, il principio che i funzionari del Commissariato sono da considerarsi, a tutti gli effetti, come impiegati

dello Stato, conveniva determinare di conseguenza il regime delle loro pensioni.

Epperò, con l'articolo 7 *bis* del disegno di legge, si provvede a regolare detto servizio con norme analoghe a quelle che regolano le pensioni degli altri impiegati dello Stato, stabilendo, peraltro, che, per i funzionari del Commissariato già appartenenti ad altre amministrazioni, l'onere delle pensioni debba essere ripartito fra l'erario dello Stato ed il fondo per l'emigrazione, proporzionalmente alla somma totale degli stipendi che saranno stati corrisposti all'impiegato dallo Stato e dal fondo per l'emigrazione.

Art. 9.

L'Ufficio centrale del Commissariato ha, nei porti d'imbarco degli emigranti, organi propri (Ispettorati dell'emigrazione) nei quali si trasfonde ogni forma di tutela immediata e diretta della emigrazione, specie nei riguardi del servizio di ricovero e d'imbarco degli emigranti.

Occorre avere la maggior cura nella costituzione di questi organi, ed è perciò parso opportuno fare in modo che il Commissariato possa, per provvedersi del personale all'uopo necessario, disporre di un più vasto campo di scelta, cosicchè la composizione di quegli uffici sia resa più rispondente alle finalità della legge. Si propone, pertanto, che il personale degli Ispettorati possa essere scelto non solo nell'amministrazione dell'Interno, come avviene ora, ma altresì nella Magistratura e nelle Capitanerie di porto, mantenendosi fermo il principio, contenuto nell'articolo 7, che i relativi stipendi vanno a carico del fondo per l'emigrazione.

Il Ministero dell'interno dovrà però, e ciò sembra un giusto contributo per parte sua alla funzione di tutela generale della emigrazione, fornire agli Ispettorati i necessari agenti di pubblica sicurezza, sostenendo, come fa attualmente, l'onere dei loro stipendi, mentre ogni eventuale indennità sarà sostenuta dal fondo per l'emigrazione.

Art. 10.

Altri organi di tutela, nei luoghi di origine del movimento migratorio, sono i Comitati per l'emigrazione. Grande era l'assegnamento che il legislatore faceva su tali enti, che avrebbero dovuto rappresentare come il " pensiero dei protettori disinteressati della emigrazione " e di cui si sperava che, composti di persone volenterose e comprese dell'importanza sociale della loro missione, potessero valere sia come freno efficace alle speculazioni degli accaparratori di emigranti, sia come premurosi informatori dei connazionali decisi a recarsi in terra straniera per guadagnarsi la vita.

L'esperienza fin qui avuta non ha dimostrato che l'azione di questi Comitati abbia corrisposto, sempre e dappertutto, alle speranze. Tuttavia, affidando loro compiti più determinati e che ne consentano un più diretto contatto con gli emigranti — quello ad es. previsto dall'articolo 16 *bis*, di assumere, cioè, in determinati casi, un'ingerenza nella vendita dei biglietti d'imbarco; — ed assicurando loro, per queste nuove funzioni, una limitata fonte di proventi per far fronte alle spese di cancelleria e di corrispondenza, il Commissariato confida di poterli avviare ad una più efficace azione, rendendoli organismi attivi e veramente utili, come il legislatore li desiderava.

Affine, peraltro, di poter assicurare ai Comitati la cooperazione di altre persone volenterose oltre quelle già indicate dalla legge, si stabilisce che ad essi siano aggregati notabili del paese, da scegliersi colle dovute garanzie. Si stabilisce, inoltre, per facilitare la costituzione e le riunioni del Comitato, che in luogo del Sindaco, faccia parte di esso un suo delegato, ed in luogo del parroco un ministro del culto, che nulla impedisce possa essere lo stesso parroco.

È stato, poi, lasciato al regolamento di prescrivere le norme per il funzionamento dei Comitati, la decadenza e l'eventuale revoca dei membri elettivi, e la ripartizione dei proventi di cui all'articolo 16 *bis*.

La riforma dei Comitati per l'emigrazione è coordinata, come fu già notato, con altra riforma introdotta nel sistema degli in-

termmediari per le operazioni di vendita di biglietti d'imbarco agli emigranti, della quale si discorrerà trattando delle modificazioni agli articoli 16 e 16 *bis*.

Art. 11.

Tutelati e sorretti dai Comitati locali, scortati dalle cure di questi fino ai porti d'imbarco, i nostri emigranti sono seguiti anche sui piroscafi " dall'occhio vigile della patria „ mediante l'opera di appositi incaricati del servizio sanitario e di vigilanza.

Tale servizio è affidato a medici della R. Marina e l'istituzione è da annoverarsi tra quelle, create dalla legge del 1901, che hanno fatto prova migliore. La presenza a bordo di un rappresentante del Governo, atto ad esercitare una oculata e assidua vigilanza, oltre ad effetti morali di non dubbio valore, ha portato un notevole progresso nel trattamento usato agli emigranti.

Non v'è quindi motivo di mutare in alcuna guisa i principi informativi della istituzione, alla quale, anzi, giova dare un assetto più completo e stabile, in conformità con le esigenze che via via si sono venute manifestando.

Si è perciò chiarito (veggasi il primo comma dell'articolo), in armonia cogli intenti della legge, che il mandato di detti medici non si limita alla assistenza sanitaria, ma è altresì un mandato di tutela, e comprende perciò tutti i particolari servizi di propaganda e d'informazione che il Commissariato ritenga utile di affidar loro nell'interesse degli emigranti.

Inoltre, si determinano meglio, nel testo dell'articolo, i rapporti fra l'Amministrazione della marina, che fornisce i medici, e il Commissariato dell'emigrazione, che si vale dell'opera loro, in modo da non ostacolare il buon andamento dei servizi militari e lo svolgimento della carriera dei medici della regia Marina. Le modificazioni proposte e comprese sotto le lettere *a)*, *b)*, *c)*, *d)* dell'articolo intendono appunto a questo scopo.

Per il caso, che potrebbe eccezionalmente verificarsi nei periodi di maggiore movimento migratorio, che il contingente di medici

della regia Marina messo a disposizione del Commissariato non fosse sufficiente ai bisogni del servizio, si è espressamente previsto nella legge (lett. e) che il Commissariato possa provvedere secondo norme che verranno stabilite dal regolamento.

Altre modificazioni di una certa importanza portate all'articolo 11 sono le seguenti:

a) Si dispone, dando forza legale ad analoga disposizione del regolamento, che anche nel viaggio di ritorno i medici devono esercitare così il servizio sanitario, come quello di vigilanza sul trattamento usato agli emigrati italiani che rimpatriano.

b) Come è stato anche riconosciuto da una sentenza della Corte di cassazione di Roma, il medico della regia marina, pur essendo indubbiamente un pubblico ufficiale, ed avendo il compito dell'accertamento delle contravvenzioni alla legge e al regolamento sulla emigrazione, non può considerarsi un *ufficiale di polizia giudiziaria* ai termini del Codice di procedura penale e della legge di pubblica sicurezza. Deriva da ciò che, data l'impossibilità per i RR. commissari — i quali prestano servizio quasi senza interruzione e hanno periodi di permanenza in Italia molto limitati — di rafforzare con la loro testimonianza in giudizio i verbali e i rapporti con i quali hanno constatato contravvenzioni alla legge o al regolamento, questi vengono, molto spesso, a non avere sufficiente efficacia in giudizio. Ad eliminare siffatto inconveniente che, talora, toglie ogni valore alle sanzioni stabilite per dette infrazioni, è parso opportuno dichiarare che i verbali dei regi commissari, concernenti infrazioni alla legge ed al regolamento sull'emigrazione, debbano far fede in giudizio come se fossero redatti da ufficiali di polizia giudiziaria, ai termini del Codice di procedura penale e della legge di pubblica sicurezza.

c) Traendo profitto dall'esperienza, si è sancita per legge la facoltà (di cui, del resto, si è valso già in alcune occasioni il Commissariato, per una logica interpretazione delle disposizioni in vigore) di togliere dal servizio dell'emigrazione, per un tempo da determinarsi secondo l'importanza del caso, quelle persone che commettano atti ingiuriosi verso i regi commissari, o che si rendano colpevoli di

cattivi trattamenti, di frodi o di atti immorali verso gli emigranti. Ai vettori che non obbediscano agli ordini del Commissariato potrà essere, con decreto del ministro degli affari esteri, revocata o, secondo i casi, sospesa la patente.

d) Si è pure introdotta una nuova disposizione circa le attribuzioni dei medici militari in materia di visite d'inscritti di leva dimoranti all'estero. Ma si dirà di ciò, trattando delle modificazioni da apportarsi all'articolo 33 della legge.

Art. 13.

L'articolo 13 costituisce, nel sistema della legge, la base delle norme che regolano l'esercizio dell'industria di trasporto degli emigranti e pone le condizioni fondamentali per il conseguimento della patente di vettore.

L'intento di regolare l'esercizio di detta industria secondo norme, da un lato più rigorose — in modo da impedire ogni illecita inframmettenza di persone non autorizzate — dall'altro più rispondenti agli interessi degli emigranti e della marina mercantile italiana, ha reso necessarie varie e importanti modificazioni che qui appresso indichiamo:

a) L'articolo dispone già che nessuno, all'infuori dei vettori o dei loro rappresentanti, possa arruolare o accaparrare emigranti, promettere o vendere biglietti d'imbarco. Ma questa dizione, per quanto rigorosa, non fornisce al Commissariato armi sufficienti contro coloro specialmente che, facendosi intermediari di speculatori stabiliti all'estero, pur senza impegnare — nello stretto senso della parola — emigranti, o promettere o vendere biglietti d'imbarco, facilitano, con grave danno dell'industria marittima italiana e degli stessi emigranti, l'uscita di questi ultimi dal Regno. Si è pertanto introdotta una opportuna modificazione al 1° comma dell'articolo 13, la quale, integrata con le disposizioni degli articoli 17, 23 e 31 (capoverso 1°), potrà valere come freno efficace, nelle mani del Commissariato, contro le svariate forme di emigrazione clandestina e contro le forme più o meno larvate di eccitamento ad emigrare.

b) L'attuale articolo 13 dispone che sì le Compagnie, come gli armatori, nazionali o stranieri, possano ottenere patente di vettore, quando *dispongano di piroscafi* nelle condizioni previste dall'articolo 32 della legge. Non dice però se il vettore debba, per l'esercizio della sua industria, disporre di più piroscafi, oppure anche di uno solo. Ora è parso, così al Consiglio dell'emigrazione, come alla Commissione reale pei servizi marittimi — la quale, in occasione dei suoi studi circa l'ordinamento del regime della marina sovvenzionata, si è occupata di questa come di altre importanti questioni attinenti al trasporto di emigranti — che tale servizio, esercitato per mezzo di una sola nave, non dia sufficienti garanzie di regolarità, continuità e sicurezza (1).

Accogliendo questo principio, certamente giusto, si è creduto opportuno stabilire che, per ottenere la patente, occorra avere la proprietà di almeno due piroscafi. Detta disposizione va connessa con altra riforma: la soppressione, cioè, dei vettori semplici noleggiatori, della quale si discorrerà in appresso.

Per non pregiudicare però, d'un colpo, la condizione di quei vettori — piccoli armatori specialmente, i cui interessi giova tenere in giusta considerazione — che, alla data di approvazione della presente legge, abbiano iscritto in patente un solo piroscavo di loro proprietà, è stato disposto che i vettori stessi possano, per il periodo di due anni, continuare a fruire della patente e valersi, anche, di un piroscavo preso a nolo. Siffatta disposizione, per il suo carattere transitorio, è stata introdotta nell'articolo 32 della legge.

Nello stesso capoverso 1° dell'articolo 13, si è pure modificata la dizione: *possono ottenere la patente di vettore*, nell'altra: *possono chiedere la concessione della patente*, e ciò per mettere meglio in evidenza il principio, riconosciuto con costante giurisprudenza dal Consiglio di Stato, così in sede consultiva come in sede contenziosa, che la patente non costituisce un diritto a favore del richiedente, ma bensì una vera e propria concessione governativa.

(1) *Atti della Commissione reale dei servizi marittimi*, volume I - Relazione generale.

c) Coll'intendimento di rendere più larga la concorrenza fra gli imprenditori di trasporti di emigranti, la legge del 1901 ha ammesso all'esercizio di tale industria, oltrechè le Compagnie di navigazione e gli armatori sia esteri che nazionali, anche i noleggiatori. Ma l'esperienza ha dimostrato come la concorrenza fra gli imprenditori non abbia giovato all'emigrante, mentre la presenza dei noleggiatori, i quali spesso perpetuano i sistemi e gli abusi degli antichi agenti di emigrazione, è causa di grave perturbamento nei servizi.

La Commissione reale pei servizi marittimi, nel trattare siffatta questione, così riassume gli inconvenienti cui il sistema dei noleggiatori dà luogo:

“ 1. Siccome i noleggiatori non hanno sempre l'effettiva disponibilità dei piroscafi, che figurano da essi presi a nolo, non possono eseguire con la necessaria sollecitudine i provvedimenti, riguardanti le navi, che vengono imposti dalle autorità nell'interesse degli emigranti.

“ 2. Mentre le Compagnie estere, le quali hanno patente di vettore, si sottomettono a tutte le leggi italiane, quelle che figurano di aver dato a nolo le loro navi non sono sottoposte alle nostre leggi. Ed essendo i piroscafi stranieri considerati come territorio estero, le nostre disposizioni riguardanti le navi trovano meno sicura e meno pronta applicazione.

“ 3. I vettori noleggiatori, per le condizioni stesse del loro traffico, hanno dato la spinta al rialzo delle provvigioni corrisposte allo esercizio di rappresentanti sparsi per tutta l'Italia.

“ 4. Le Compagnie estere, le quali figurano di aver dato a nolo i loro piroscafi, sfuggono al pagamento delle tasse in Italia sui guadagni da esse fatti col trasporto degli emigranti dai porti nazionali. Esse non pagano nè la tassa di circolazione sui titoli emessi (che rappresentano il valore del materiale impiegato nel nostro paese), nè l'imposta di ricchezza mobile. »

Concludendo, la soppressione dei noleggiatori è da considerarsi come un provvedimento necessario, sia per impedire che le dispo-

sizioni di legge riguardanti il trasporto degli emigranti vengano eluse, sia per eliminare, almeno parzialmente, una forma di concorrenza che l'esperienza ha dimostrato non giovevole così nei riguardi degli emigranti, come in quelli della nostra marina mercantile.

Tolta la figura del vettore semplice noleggiatore, si è creduto, tuttavia, come temperamento, accogliendo analogo principio ammesso dalla stessa Commissione reale pei servizi marittimi, di consentire alle Società ed agli armatori che già abbiano la patente di vettore e dispongano di almeno 12,000 tonnellate di stazza lorda, di prendere a nolo piroscafi nel limite massimo di metà delle navi di loro proprietà. Detta concessione si è peraltro limitata, in armonia con i principi che hanno suggerito la soppressione dei noleggiatori, alle sole Società ed agli armatori nazionali, sui quali il regio Governo può meglio esercitare la propria azione.

d) La legge del 1901 stabilì, per le Società di navigazione estere le quali chiedessero la patente in Italia, una tassa di registro sugli atti costitutivi inferiore a quella prescritta dalle tariffe comuni. È evidente l'opportunità di togliere tale disparità di trattamento che va tutto a danno dei vettori nazionali, e perciò si stabilisce che le Compagnie estere siano equiparate, agli effetti della tassa di registro, alle italiane.

e) Si propone pure che non sia concessa patente di vettore alle Società od agli armatori che vogliano far approdare i loro piroscafi a più di due porti esteri non transoceanici, per compirvi operazioni d'imbarco o di sbarco di passeggeri o di merci. Questa disposizione intende ad eliminare i pericoli e gli inconvenienti, dalla pratica messi in evidenza, derivanti dal lungo indugio nel viaggio e dalla soverchia frequenza di contatti con emigranti di altra nazionalità, che si verificano quando i piroscafi fanno molti scali in paesi europei.

La norma sopra accennata va pure connessa con un'altra, mirante a fini analoghi, introdotta nell'articolo 23, in forza della quale è vietato a qualsiasi piroscavo di imbarcare emigranti in porti ita-

liani qualora esso abbia già imbarcato passeggeri di 3^a classe in porti esteri.

Entrambe le disposizioni sono anche comprese fra le proposte formulate, quantunque in termini diversi, dalla Commissione reale pei servizi marittimi (1), la quale rileva come occorra por riparo agli inconvenienti accennati, i quali traggono origine dalla circostanza che, spesso, specialmente nei riguardi delle Compagnie estere, il trasporto degli emigranti viene esercitato in connessione con altri traffici in porti stranieri.

f) Si è, infine, introdotta una modificazione nel penultimo capoverso dell'articolo, relativo alla facoltà attribuita al Ministro degli affari esteri di negare, ritirare o limitare la patente di vettore.

Attualmente il Ministro degli esteri, prima di emettere il decreto che neghi, limiti o ritiri la patente, deve sentire il Consiglio della emigrazione. Si tratta, nel più dei casi, di provvedimenti da prendersi per circostanze urgenti, e non sempre è agevole riunire il Consiglio. Perciò si propone di modificare questa procedura, prescrivendo che basti sentire il *Comitato permanente*, di cui all'articolo 7 in progetto.

Art. 13bis.

Il ritorno in patria degli emigrati oltre Oceano ha sempre dato luogo a inconvenienti e a reclami. Da ogni parte si chiede che anche i ritorni siano disciplinati, in modo da assicurare ai nostri connazionali quelle garanzie igieniche, sanitarie e di trattamento, di cui essi godono nei viaggi di andata.

Una disciplina dei viaggi di ritorno è, poi, richiesta, oltre che nell'interesse degli emigrati, anche in quello dei vettori. Questi, mentre sono sottoposti dalla legge ad oneri così generali, come particolari, sono esposti poi, nei viaggi di ritorno, all'aspra concorrenza di Compagnie — specialmente straniere — che, non sottoposte a vincoli di alcuna specie, e sfuggendo ad ogni sorta di oneri, vengono

(1) Atti citati, volume I.

a togliere ai vettori una non indifferente fonte di lucri. È questo un fatto tanto più degno di attenzione, in quanto che il rimpatrio di emigrati costituisce ora, e per più d'una linea, uno degli elementi principali di traffico.

A togliere la disparità sopra accennata, che va poi anche a svantaggio dell'emigrante, è parso opportuno, conformemente ad analoga proposta della Commissione reale pei servizi marittimi, di sottoporre a speciale licenza anche il trasporto degli emigrati di ritorno, viaggianti in terza classe od in classe equivalente, quando sorpassino un determinato numero, e quando esso sia eseguito da Società sfornite di patente. Detta licenza dovrà naturalmente essere sottoposta ad opportune condizioni di tutela e di igiene, che saranno determinate dal regolamento.

Data la difficoltà pratica che presenta la disciplina di un trasporto, il quale, eseguito soprattutto da stranieri, ha il suo inizio nei paesi esteri, si è riconosciuto non potersi adottare sanzione migliore e più efficace per dar forza alla proposta disposizione, di quella costituita da ammende da applicarsi dall'Autorità amministrativa, per i casi di trasgressione alla disposizione stessa. Detta sanzione è peraltro circondata da opportune cautele e garanzie, principale tra esse quella della facoltà data al Comandante colpito da ammenda di ricorrere, in via amministrativa, al Ministro degli affari esteri, ed, in via giudiziaria, al tribunale civile, che giudicherà inappellabilmente.

Art. 14.

L'articolo stabilisce il principio -- determinandone le modalità di attuazione -- che i noli, che i vettori si propongono di percepire dagli emigranti, devono essere fissati o approvati, a seconda dei casi, dal Ministro degli affari esteri o dal Commissariato.

È questo uno dei punti caratteristici della legge italiana, la quale si differenzia per tal riguardo dalle leggi straniere che la precedettero e che solo in parte fu seguita dalle leggi posteriori, come ad esempio dalla legge ungherese del 1903, la quale dà bensì allo Stato la facoltà di *approvare*, ma non di *fissare* i noli.

Intento del legislatore fu di evitare che i vettori si valessero della condizione privilegiata in cui la patente li pone, per imporre un rialzo dei prezzi di passaggio che non fosse determinato da naturali esigenze del mercato.

Senza dubbio è questa una delle disposizioni della legge, che presenta, nella sua pratica attuazione, difficoltà maggiori. È tuttavia da riconoscere che l'applicazione dell'articolo 14, mentre non ha portato offesa ai legittimi interessi dei vettori, ha procurato agli emigranti risparmi di non lieve importanza. Il prospetto che segue fa vedere, per i piroscafi classificati in prima categoria, quali ribassi siano stati portati ai noli negli anni dal 1903 in poi.

ANNI	STATI UNITI (Nuova York)	BRASILE (Rio Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
1903	198	180	200
1904	197	180	200
1905	188	180	198
1906	180	178	190
1907 (1° quadrim.)	175	178	190

Le riduzioni ottenute — quali risultano dalle cifre sopra riportate — acquistano maggior valore se si considerano in rapporto con l'aumento dell'emigrazione, più rapido ed intenso di quanto potesse prevedersi e al quale non ha tenuto dietro, in ugual misura, un corrispondente aumento nel materiale di trasporto; e se si riflette inoltre, che, insieme ad un graduale ribasso nei noli, si è curata anche una graduale selezione del naviglio!

L'articolo 14 si è quindi, in complesso, dimostrato praticamente opportuno ed efficace.

Non si è, pertanto, affacciata l'opportunità di modificare in alcuna parte sostanziale questo articolo. Le modificazioni che ora si propongono intendono soltanto a specificare più esattamente i criteri da seguirsi nella determinazione dei noli, a migliorare la procedura e a togliere qualche disposizione soverchiamente limitativa

del principio della libera concorrenza. Si accennano qui appresso, brevemente, le principali:

a) Si prescrive che la determinazione dei noli abbia luogo ad ogni semestre, anzichè ad ogni quadrimestre, e ciò sia per non ripetere a brevi intervalli un identico lavoro non sempre utile, sia perchè data la relativa stabilità che presenta il mercato dei noli per passeggeri, difficilmente, entro il periodo di ciascuna metà dell'anno, si verificano oscillazioni notevoli nei prezzi. Il nuovo sistema potrà adottarsi senza inconvenienti, tanto più che l'articolo stesso dà modo di provvedere, qualora durante il semestre si rendesse necessaria una revisione dei noli per improvviso mutamento di condizioni del mercato. Inoltre, l'esperienza ha dimostrato che il termine di trenta giorni, intercedente fra le proposte dei vettori e la determinazione dei noli, è troppo breve perchè il Commissariato possa esaminare le proposte medesime e formulare le sue conclusioni per le ulteriori deduzioni dei vettori, per l'esame e la decisione da parte del Ministro degli affari esteri e per le altre formalità prescritte dalla legge. Si è perciò portato a quarantacinque giorni il termine stesso.

b) Si stabilisce che il Commissariato, prima di procedere alla approvazione dei noli, debba sentire, tra gli altri pareri, anche quello del Consiglio superiore della Marina mercantile, ovvero, quando questo non possa riunirsi, del suo Comitato. Con ciò si è voluto che la rappresentanza degli interessi dell'industria marittima possa, fin dall'inizio della procedura per la determinazione dei noli, far sentire la sua voce. Al principio di un equo riconoscimento di tali interessi è pure ispirata l'altra modificazione, nel senso che il Ministro degli esteri, al quale è riserbata l'ultima parola nella fissazione dei noli che non fossero approvati dal Commissariato, possa, ove lo creda opportuno, sentire nuovamente i vettori.

c) Si dispone, sanzionando il lodevole sistema fin qui seguito, che così dei noli approvati dal Commissariato, come di quelli stabiliti dal Ministro degli affari esteri, debba, con apposita relazione, esser data pubblica ragione nel *Bollettino dell'emigrazione*. In seguito a ciò, appare superfluo, ed è quindi stato tolto, l'obbligo, da parte del

Ministro degli esteri, di dare comunicazione al Parlamento dei noli stessi.

d) Si è soppresso l'ultimo capoverso, portante l'obbligo al vettore di estendere a tutti gli emigranti la riduzione di nolo che intendesse accordare dopo avere annunziato un determinato prezzo di passaggio. Tale prescrizione, ora, impedisce che un vettore, avvicinandosi il giorno della partenza, possa ribassare i prezzi (per fare concorrenza ad altri vettori), sia a favore di coloro che appartengano ad una regione lontana dal porto d'imbarco, sia a favore di chiunque si presenti all'ultim'ora; mentre è ovvio che un armatore ha interesse a coprire a qualunque prezzo gli ultimi posti disponibili. D'altra parte, non potendo il vettore esigere noli superiori a quelli legalmente fissati, non può nascere, dalla libertà consentitagli di ribassare il nolo, alcun pregiudizio agli emigranti.

Art. 16.

Sono noti i gravi inconvenienti cui dava luogo, sotto l'impero della vecchia legge, l'istituto degli agenti e subagenti di emigrazione.

La legge del 1901, colla creazione della figura giuridica del *vettore* di emigranti, esercente in proprio e direttamente l'industria del trasporto, e colla istituzione dei rappresentanti, veri e propri procuratori locali dei vettori, operanti sotto la responsabilità di questi, mirava a far cessare il deplorabile stato di cose preesistente.

È da dubitare, però, che la legge del 1901 sia riuscita per intero nel suo intento. Giacchè, se da una parte non pochi degli abusi già commessi dai subagenti furono, in forza delle nuove norme, colpiti o infrenati, dall'altra anche il sistema dei rappresentanti non cessa dal riuscire di grave perturbamento al normale e naturale svolgimento del fenomeno migratorio. Gli intermediari fra l'emigrante e il vettore sono, ancora oggidi, remunerati col sistema delle provvigioni, e la concorrenza fra i vettori si opera non, come sarebbe desiderabile, con ribassi nei noli, ma con rialzi nelle provvigioni. Il rappresentante riesce, così, doppiamente dannoso, sia perchè, gravando con la provvigione sul nolo, obbliga il vettore a man-

tener questo elevato, sia perchè, agendo quasi esclusivamente sotto lo stimolo del lucro, è naturalmente indotto a fomentare l'emigrazione.

È doveroso cercare di porre riparo a siffatti inconvenienti. Se i rappresentanti sono, entro certi limiti, un portato naturale della industria di trasporto degli emigranti e se difficile ne sarebbe la completa soppressione, giova però, da un lato restringerne il numero (che ora ammonta alla considerevole cifra di oltre undicimila), dall'altro contenerne l'azione entro rigorosi e ben determinati confini.

A raggiungere il primo intento, si dà facoltà al vettore di nominare non più di un rappresentante per ogni capoluogo di *circondario*. Non sembri, questa, una soverchia restrizione: nei progetti di riforma alla legge sull'emigrazione del 1888, presentati rispettivamente al Parlamento dal Ministro Canevaro nel marzo 1899 e dal Ministro Visconti Venosta nel novembre dello stesso anno, il numero dei rappresentanti di vettori era appunto così limitato (1).

Una siffatta limitazione è anche consona al principio informatore della legge del 1901, la quale, abolendo i subagenti, intendeva che questi dovessero essere sostituiti da veri e propri procuratori dei vettori, da persone, cioè, facenti parte dell'azienda di questi, non come commissionari, ma come diretti dipendenti. Dato tale concetto, è impossibile ritenere che il vettore sia in grado di delegare impiegati propri in ogni capoluogo di mandamento e tanto meno in ogni comune, secondo la primitiva disposizione del regolamento per l'attuazione della legge del 1901.

A dare, poi, una regola ed una disciplina all'azione dei rappresentanti, si vieta ad essi di valersi d'intermediari o di corrispondenti, di fare operazioni di emigrazione fuori del circondario loro assegnato, e di percorrere, o di far percorrere, il circondario per compiere tali operazioni.

Di grande efficacia potrà, inoltre, riuscire la disposizione che si aggiunge nell'articolo 16, di sottoporre, cioè, i rappresentanti a

(1) Atti parlamentari: stampati, n. 41 e 97, Camera dei deputati, 1899.

cauzione variante dalle cinque alla ventimila lire. Il corpo dei rappresentanti risulterà da ciò indubbiamente migliorato; la responsabilità personale del rappresentante (allorchè, cioè, egli agisca all'infuori del mandato conferitogli dal vettore) sarà resa, in ogni caso, effettiva; riuscirà, poi, impossibile al vettore di mutare — come adesso accade — i propri rappresentanti, spesso a distanza di pochissimi giorni; e, giova sperare, si otterrà pure dai rappresentanti un lavoro più ordinato e più corretto.

Art. 16 *bis*.

Ridotti i rappresentanti ad uno per circondario, riuscirebbe malagevole il più delle volte all'emigrante di procurarsi, senza grave incomodo e spesa, il biglietto d'imbarco. A prevenire tale inconveniente, come pure a stabilire, in concorrenza con i rappresentanti, altri, disinteressati organi intermediari, mirano le disposizioni dell'articolo 16 *bis*, in forza del quale il Ministro degli affari esteri potrà, d'accordo col Ministro competente, su domanda di vettori e per loro conto, autorizzare uffici postali o stazioni ferroviarie a vendere biglietti di viaggio ad emigranti.

Per tale servizio i detti uffici verranno remunerati con una modesta somma da prelevarsi dal prezzo del nolo, a titolo di rimborso di spese di cancelleria e di corrispondenza.

Gli stessi vettori troveranno indubbiamente vantaggioso di ricorrere a siffatti organi di gran lunga meno costosi, il che li porrà in grado di far profittare gli emigranti di una parte della provvigione che essi dovrebbero corrispondere al rappresentante, e che ora varia, in circostanze ordinarie, tra le 10 e le 20 lire per ogni biglietto venduto.

Ad allontanare, infine, ogni più lontano sospetto di parzialità o di abusi, in quanto possa concernere l'opera di detti uffici, si ammette, nella vendita dei biglietti, l'ingerenza dei Comitati di cui all'articolo 10 della legge. Ad essi dovrebbe presentarsi chi vuol emigrare, per ottenere i dati e le informazioni che gli occorrono e quindi un apposito certificato, in virtù del quale uffici postali e stazioni

ferroviarie emetterebbero, previe determinate formalità da compiersi col vettore, il biglietto d'imbarco. Tali formalità sono di necessità evidente, perchè devesi evitare il pericolo che il numero dei biglietti venduti sia superiore a quello dei posti disponibili sul piroscalo. Tutte queste caute discipline troveranno opportuna sede nel regolamento.

Il Ministro degli affari esteri, d'accordo col Ministro competente, avrebbe facoltà di designare quelli, fra gli organi indicati, che paressero più adatti al disimpegno del servizio, tenuto conto di speciali esigenze locali. Nè in uno stesso Comune queste varie forme di intermediari dovrebbero agire simultaneamente: ma si sceglierebbe fra essi quello che meglio rispondesse ai bisogni cui si intende provvedere.

Amnesso che l'emigrante possa ottenere il biglietto d'imbarco senza rivolgersi al vettore o ai suoi rappresentanti, si è dovuto prevedere quale sarebbe la responsabilità del vettore nel caso che l'emigrante, giunto al porto d'imbarco, non potesse partire perchè ritenuto soggetto ad essere respinto dal porto di destinazione in forza delle leggi locali sull'immigrazione. È parso equo, per tale evenienza, stabilire che il vettore sia soltanto tenuto alla immediata restituzione del nolo pagato dall'emigrante, per sè e per le persone di famiglia che debbano con lui rimanere nel Regno.

Art. 18.

In quasi tutti i casi di autorizzazione di arruolamenti per lavori da eseguirsi all'estero, è apparsa evidente la necessità di prescrivere che le controversie fra emigranti e arruolatori siano decise da speciali Commissioni arbitrali da costituirsi nei paesi di destinazione; e ciò allo scopo di assicurare agli emigranti forme di giudizio semplici, sollecite ed economiche. Ma, come l'esperienza ha dimostrato, l'esecuzione delle sentenze emesse da tali Commissioni può essere, allorchè si tratti di applicarle nel Regno, negata od ostacolata da formalità e difficoltà di procedura che frustrano gli scopi cui si mira.

Sembra pertanto opportuno dichiarare che le decisioni delle

Commissioni stesse siano eseguibili nel Regno ed estendere a queste controversie le disposizioni speciali stabilite dall'articolo 27 per le sentenze arbitrali pronunziate nelle controversie fra emigranti e vettori.

Si propone, infine, per evidenti ragioni di equità, che tali norme siano applicate anche nei casi non contemplati nel capitolo II della legge, cioè nei casi di emigrazione a paesi non transoceanici.

Art. 19.

Per prevenire possibili abusi, questo articolo fa divieto a chicchessia, tranne i vettori autorizzati dal Commissariato, di rilasciare nel Regno ordini, perchè gli emigranti siano forniti di biglietti ferroviari nel paese di destinazione. Il divieto viene ora esteso a chi voglia esercitare tale vendita durante il viaggio, avendo l'esperienza dimostrato che dal personale di bordo di qualche piroscafo si tenta talora di eludere in questa parte la legge.

Art. 20.

Attualmente la dizione di questo articolo, che concerne i biglietti prepagati, è così larga da render possibile l'emissione e la vendita di biglietti *in bianco*. Da ciò un illecito commercio di siffatti biglietti, esercitato da speculatori, i quali acquistano, durante le stagioni morte, all'estero, a basso prezzo, buon numero di essi e li tengono in serbo per poi rivenderli nel Regno, ad alto prezzo, nelle stagioni di maggiore movimento migratorio. È una forma di speculazione, questa, da cui derivano inconvenienti gravissimi. Da una parte il vettore ha tutto l'interesse, avendo già incassato l'importo dei biglietti, ed in una somma inferiore al nolo praticato in Italia, a ritardarne l'accettazione, ed a vendere, invece, biglietti nel Regno, a prezzo più alto. Va crescendo, intanto, il numero degli emigranti che attendono invano l'imbarco, pure avendo già tutto predisposto per la partenza; e chi guadagna su questo traffico è lo speculatore, il quale non è, in sostanza, che un vero e proprio agente clandestino di emigrazione.

D'altro canto, il gettare d'un colpo sul mercato gran numero di biglietti prepagati e ad un prezzo inferiore a quello praticato dal vettore nel Regno, contribuisce ad eccitare l'emigrazione.

Si è quindi stabilito nell'articolo, che il biglietto prepagato debba essere, prima della sua introduzione nel Regno, intestato; in tal guisa la vendita all'estero avverrà coll'esclusione di intermediarii, e dovrà limitarsi al preciso numero occorrente a coloro che intendono chiamare presso di sè persone residenti in patria.

Allo scopo, poi, di disciplinare l'imbarco degli emigranti muniti di tali biglietti, è stato aggiunto nell'articolo che, trascorsi venti giorni dalla richiesta d'imbarco, fatta dal possessore, senza che l'imbarco avvenga, l'ispettore dell'emigrazione possa provvedere, a spese del vettore, alla partenza dell'emigrante su altro piroscalo.

Il secondo capoverso dell'articolo enumera le penalità in cui incorreranno sia il vettore che venda, o faccia vendere, all'estero biglietti in bianco od incompleti, sia chi traffichi, nel Regno, sui biglietti medesimi.

Art. 20 bis.

Taluni vettori cercano di attirare nel Regno, per l'imbarco, emigranti di nazionalità estera. L'arruolamento di costoro si compie all'infuori di tutte le garanzie stabilite dalla legge; essi si agglomerano, talora, nei nostri porti, in attesa dell'imbarco che viene spesso loro volutamente ritardato, e danno, intanto, triste spettacolo di sè vagando per le strade, o chiedendo sussidi alle autorità od ai privati. Si è, perciò, manifestata la necessità di imporre una qualche disciplina anche in ordine a siffatte operazioni.

A questo scopo si prescrive, in un articolo aggiuntivo, che gli emigranti di cui trattasi debbano, prima della loro entrata nel Regno, essere muniti di regolare biglietto o ordine per l'imbarco. Il vettore dovrà altresì comunicare al Commissariato i nomi degli intermediari da esso incaricati di impegnare all'estero emigranti, che debbano prendere imbarco in porti italiani.

Art. 22.

Il vettore è tenuto, in forza di questo articolo, a fornire il vitto e l'alloggio all'emigrante, quando questi sia giunto al porto d'imbarco, dal mezzodi del giorno anteriore alla partenza fino al giorno in cui la partenza avvenga.

Nella pratica si verifica, talvolta che l'emigrante non riceva quella quantità e qualità di vitto che è prescritta dalla apposita tariffa stabilita dal prefetto. Si propone ora che, fermo restando l'obbligo del vettore di fornire l'alloggio all'emigrante in locande appositamente autorizzate, esso debba corrispondere all'emigrante l'equivalente del vitto in denaro. L'emigrante potrà, così, provvedere alla propria alimentazione come meglio crederà.

All'obbligo sopra accennato si aggiunge l'altro, per il vettore, di far trasportare a sue spese, a bordo del piroscavo, il bagaglio dell'emigrante. Si toglie per tal modo occasione ai molti abusi e alle piccole, ma frequenti, frodi cui detto servizio dà luogo.

Altre modificazioni, di minore entità, portate all'articolo, sono le seguenti:

a) L'obbligo di provvedere il vitto e l'alloggio agli emigranti viene pure stabilito per taluni casi specifici, oltre quelli già contemplati dalla legge attualmente in vigore.

b) Si ammette il procedimento per danni, mediante ricorso alla Commissione arbitrale, anche in casi analoghi a quello del ritardo di oltre 10 giorni alla partenza, previsto dall'attuale capoverso 2° dell'articolo.

c) Per ovviare a contestazioni che si sono in pratica verificate, è parso utile fare, nell'articolo, espresso richiamo al n. 1 dell'articolo 587 del Codice di commercio, non parendo equo che gli emigranti siano privati del diritto di sciogliere il contratto, diritto, che, nel caso di interruzione del viaggio dovuto ad avaria, spetta a tutti gli altri passeggeri.

Art. 23.

Si aggiunge in questo articolo il divieto, ai piroscafi che abbiano già a bordo passeggeri stranieri di 3^a classe, di imbarcare emigranti in porti italiani. Siffatta disposizione, che va ordinata con altra introdotta nell'articolo 13, mira ad impedire le conseguenze, dannose soprattutto nei riguardi della sicurezza e della igiene, derivanti dalla presenza a bordo di emigranti di diverse nazionalità, imbarcati non sempre con le stesse norme e garanzie vigenti per l'imbarco nei porti del Regno. Occorre in proposito avvertire che i piroscafi, i quali arrivano nei porti italiani avendo già a bordo emigranti stranieri, non possono essere convenientemente sottoposti alle visite e alle disinfezioni necessarie. Si stabilisce, così, la massima che ogni piroscafo, italiano o straniero, dovrà, se vuole imbarcare emigranti nel Regno, iniziare le proprie operazioni di emigrazione in uno dei porti indicati nell'articolo 23 della legge.

Pel caso, poi, che l'emigrante debba compiere un viaggio che implichi uno o più trasbordi al di là dell'Oceano, si dispone che il vettore non possa percepire, per l'ulteriore avviamento dal porto di trasbordo a quello di destinazione, un prezzo superiore al nolo di tariffa delle Compagnie che provvedono alle successive parti del viaggio.

Art. 24.

Questo articolo tratta della responsabilità dei vettori per i danni verso l'emigrante respinto dal paese di destinazione. Alcuni vettori avevano adottato il sistema di chiedere all'emigrante una dichiarazione, talora per atto pubblico, che li esonerasse da tale responsabilità. Si è aggiunta, perciò, la clausola della nullità di ogni patto in contrario, come già si è fatto per garantire l'applicazione di altre disposizioni della presente legge.

Art. 24 bis.

È noto che taluni Stati esteri vietano lo sbarco a determinate categorie di immigranti. Ciò ha fatto sorgere una speciale forma di

assicurazione, quella contro il rischio della reiezione, per la quale si esige il pagamento di un premio, d'ordinario fissato a 10 lire. A parte l'esorbitanza del premio in confronto della poca entità del rischio, e prescindendo pure dalla forma nella quale siffatte operazioni vengono talora praticamente eseguite, la stipulazione di tali contratti va spesso connessa a vincoli e condizioni contrari allo spirito della legge sull'emigrazione e ai giusti interessi degli emigranti.

D'altro canto, va considerato che le operazioni di cui si tratta, avendo l'apparenza di diminuire i rischi del viaggio, specialmente se esercitate da rappresentanti di vettori (ciò che, non ostante le severe disposizioni del Commissariato, non sempre si potè impedire), riescono talora anche di eccitamento all'emigrazione.

È parso opportuno, pertanto, prescrivere, con uno speciale articolo aggiuntivo, che le operazioni di assicurazione concernenti gli emigranti debbano essere approvate dal Commissariato, il quale avrà facoltà di imporre speciali garanzie, compreso il deposito di una cauzione. È fatto, poi, divieto al vettore ed ai suoi rappresentanti di partecipare ad operazioni d'assicurazione che escludano o limitino la responsabilità del vettore verso l'emigrante.

Art. 25.

Questo articolo fa, attualmente, obbligo al vettore di trasportare, nei viaggi di ritorno, per il prezzo di lire due al giorno, gli indigenti italiani rimpatrianti per disposizione di un regio rappresentante all'estero, nella misura che è fissata dall'articolo stesso.

Ma il numero delle persone che hanno urgente bisogno di rimpatriare, per essere inabili al lavoro ed in condizioni di indigenza, è, specialmente per taluni paesi, pur troppo molto rilevante e sembra equo facilitare a costoro, nei limiti del ragionevole, il ritorno in patria.

Si dà, perciò, al Governo, la facoltà di portare al doppio il numero già fissato dall'articolo, con la condizione peraltro, che gli indigenti imbarcati in soprannumero debbano pagare al vettore un nolo corrispondente ad un terzo di quello massimo consentito

dal Commissariato. Non è parso equo di mantenere anche per questi il prezzo di lire due al giorno, compreso il vitto, per non rendere detto onere soverchiamente gravoso per il vettore.

Uguale obbligo, e allo stesso nolo ridotto, ma senza limitazione di numero, è stato fatto al vettore per gli iscritti di leva ed i militari che, trovandosi all'estero a scopo di lavoro, si recano in patria per adempiere ai loro doveri, e vogliono poi far ritorno al luogo di residenza all'estero. Di tali facilitazioni sono evidenti i motivi.

Art. 26.

Stabilito nella legge un sistema di garanzie e di norme tutelatrici dell'emigrante si pensò che, ad assicurarne praticamente l'efficacia, fosse necessario istituire una speciale magistratura, cui potessero essere sottoposte, senza spese e senza aggravii per l'emigrante, con facile e rapida procedura, le controversie fra esso e il vettore.

La istituzione delle commissioni arbitrali, prevista, allo scopo sopraindicato, dall'articolo 26 della legge, ha dato praticamente ottimi risultati, sì da riuscire uno dei più validi presidii degli interessi dell'emigrante.

Semplici ritocchi, perciò, si portano a questo articolo, come al susseguente, che riguarda la composizione e il procedimento delle commissioni: ritocchi i quali mirano a chiarire qualche dubbio e ad eliminare qualche difficoltà che l'esperienza ha messo in luce. Si accennano brevemente:

a) I termini stabiliti per esperire azione contro i vettori avanti le Commissioni arbitrali sono mantenuti di tre o di sei mesi, secondo che si tratti di emigranti che si trovino nel Regno o all'estero. Ma per i primi si è precisata la decorrenza del termine: dalla data di partenza indicata nel biglietto d'imbarco, se l'imbarco non sia avvenuto, e dalla data di arrivo nel Regno, se essi siano stati respinti dal paese di destinazione.

b) Si è aggiunto che la citazione del rappresentante interrompe la decorrenza dei termini contro il vettore, quand'anche non sia stata notificata a quest'ultimo.

Art. 27.

a) Per dissipare alcuni dubbi sorti circa la composizione delle Commissioni arbitrali e sul loro funzionamento, si dichiara che i membri delle Commissioni eletti dal Consiglio provinciale possano essere estranei al Consiglio stesso, e che le decisioni siano prese coll'intervento di tutti e cinque i membri.

b) Si è creduto, per ragioni di equità, di ammettere, contro le sentenze arbitrali, il ricorso per incompetenza, o eccesso di potere, di cui all'articolo 3, n. 3, della legge 31 marzo 1877, n. 3761 (serie 2^a).

c) Del pari si è creduto di meglio regolare quanto riguarda l'esecuzione delle decisioni delle Commissioni. Mantenendo fermo il principio che siano prelevate dalla cauzione le somme al cui pagamento i vettori fossero condannati, viene stabilito che si procederà al pagamento dopo quindici giorni dalla notificazione della sentenza, qualora, entro tale termine, il vettore non dimostri di aver pagato le somme dovute.

Art. 27 bis.

Ad utile complemento delle disposizioni contenute negli articoli 26 e 27 e allo scopo di allontanare ogni possibile dubbio sulla loro interpretazione, si è riconosciuto esplicitamente che gli emigranti hanno facoltà, qualora non vogliano o non possano ricorrere alle Commissioni arbitrali, di far valere i loro diritti nei modi e nei termini consentiti dalla legge comune.

Art. 28.

La legge del 1901, ordinando coll'articolo 33, il servizio della leva all'estero, ha dato vita ad un complesso di operazioni, per l'adempimento delle quali si richiedono, a carico dei regi Consoli, nuove e maggiori spese di personale, di locali, ecc. Che queste spese debbano andare a carico del bilancio del Fondo per l'emigrazione non è dubbio, trattandosi appunto di un servizio istituito ad esclusivo vantaggio degli emigrati. E, infatti, l'art. 28 della legge, creando

il *Fondo per l'emigrazione*, prescrive che gravino su di esso le spese per i servizi attinenti all'emigrazione, *tanto all'interno che fuori*.

E poichè, per consenso del Parlamento, la somma corrispondente ai servizi per la leva all'estero si trova già iscritta nel bilancio del Fondo per l'emigrazione, si è provveduto, mediante un'aggiunta al 5° alinea dell'articolo 28, ad esprimere chiaramente che l'onere della spesa deve imputarsi al Fondo medesimo.

Analogo aggiunta è stata fatta per le spese eventuali relative al rimpatrio di indigenti, spese che ora gravano per intero sul bilancio del Ministero degli affari esteri, e che, per la cresciuta emigrazione e per i cresciuti bisogni, esso non è più in grado di sopportare. È, in proposito, da considerare che, se il Fondo per l'emigrazione si avvantaggia delle tasse per la partenza degli emigranti, non vi è ragione per cui esso non debba, per quanto concerne gli emigrati a paesi transoceanici, assumere l'onere del loro ritorno in patria, allorchè divengano inabili al lavoro o cadano in stato d'indigenza.

La somma ora stanziata nel bilancio del Ministero degli affari esteri potrà, così, essere destinata al rimpatrio di nazionali emigrati a paesi non transoceanici; mentre finora poco si è potuto fare in questo senso, per la ristrettezza dei mezzi.

Nello stesso articolo, e ciò allo scopo di aumentare le garanzie amministrative e contabili a favore del Fondo per l'emigrazione, si dichiarano estese al bilancio di quel Fondo, per quanto si riferisce al controllo della R. Corte dei conti, le disposizioni della legge sull'Amministrazione e sulla contabilità generale dello Stato.

Art. 29.

Sono noti i molti inconvenienti che si verificano per quanto concerne l'arruolamento di operai destinati a paesi d'Europa. Necessità vuole che il Commissariato possa, per mezzo dei Prefetti, ordinare la sospensione o il divieto di arruolamenti che si compiano in condizioni ritenute dannose. A tale intento mira la disposizione aggiuntiva che si propone all'articolo 29, e che appare necessaria special-

mente per quanto concerne l'arruolamento di donne e di fanciulli. Con ciò, mentre non si porrà intralcio all'emigrazione temporanea, anche arruolata, la quale si compia nelle vie normali e senza pericoli per gli emigranti, si avrà sempre modo di porre freni e condizioni a quelle operazioni che non ispirino fiducia alle regie Autorità.

Si rendono, infine, applicabili agli arruolamenti contemplati dal presente articolo ed ai relativi contratti le disposizioni degli ultimi due capoversi dell'articolo 18, concernenti le sentenze pronunziate all'estero da Commissioni arbitrali e la loro esecutorietà nel Regno.

Art. 29 bis.

Più volte furono mosse lagnanze per la insufficiente protezione che trovano i nostri operai emigrati in Europa: e la questione si va facendo ogni giorno più ardua col crescere di quella emigrazione e delle difficoltà contro cui essa deve lottare, create talora dall'ambiente poco favorevole, talora da tristi speculatori, e rese più gravi dall'ignoranza della lingua, degli usi, delle leggi locali.

La protezione consolare, nonostante ogni buon volere, si doveva dimostrare insufficiente, non foss'altro perchè il console ha una sede fissa, e raramente i nostri operai sanno, vogliono o possono recarsi da lui.

Occorreva trovare un organo diverso di protezione, celere nei movimenti, sicuro nell'azione, disinteressato negli scopi, che potesse mettersi in contatto diretto cogli operai, sì da intenderne i bisogni e soddisfarne le giuste esigenze. Si pensò di istituire a tale scopo, in via di esperimento, degli speciali addetti ai regi Consolati per l'assistenza agli emigrati, assegnando loro una determinata zona di azione, affinchè possano acquistarsi larga esperienza di uomini, di leggi, di fatti, che renda facile, la loro opera di tutela ed, occorrendo, di pacificazione.

Il Parlamento ha già fatto favorevole accoglienza a questa proposta, consentendo la iscrizione di lire 40,000 nel bilancio del Fondo per l'emigrazione. Si poterono così nominare due addetti, che già funzionano da oltre due anni, e l'esperimento fatto risponde alle

speranze concepite. È probabile che, in seguito a ciò, la provvida istituzione debba essere maggiormente estesa, e trasportata anche di là dell'Oceano. E siccome, così nel seno del Consiglio dell'emigrazione, come da parte della Corte dei conti, venne sollevato qualche dubbio perchè l'istituzione stessa non troverebbe base esplicita nella parola della legge, si provvede a ciò mediante il penultimo capoverso dell'articolo 29 *bis*.

Art. 31.

Questo articolo stabilisce le sanzioni per i casi di inadempimento di disposizioni della legge o del regolamento.

Oltre qualche variante, resa necessaria da modificazioni apportate a precedenti articoli, si propongono le seguenti aggiunte:

a) Si estende la pena, già stabilita per coloro che provochino o favoriscano l'emigrazione, a chi diriga emigranti ad agenzie di emigrazione stabilite fuori del Regno, o ad imbarcarsi in porti stranieri. Una tale sanzione è sommamente necessaria per colpire i numerosi corrispondenti clandestini di agenzie estere che, sotto veste di disinteressati consiglieri dei nostri lavoratori, ne sfruttano la buona fede e li inducono ad imbarcarsi in porti non italiani, sottraendoli alla tutela ed alle garanzie che loro assicura la legge nazionale.

b) Al capoverso 7 si porta un'aggiunta, intesa a rendere applicabile alle contravvenzioni riguardanti i ritardi dei piroscafi, non dovuti a ragioni di forza maggiore, un'ammenda estensibile a lire 500 per ogni giorno di ritardo. L'opportunità di sanzionare una pena commisurata al numero dei giorni di ritardo appare evidente. Se la pena fosse unica e invariabile, il vettore potrebbe talora avere interesse a prolungare il ritardo per ragioni di convenienza commerciale, traendo da ciò un guadagno assai maggiore della somma che dovrebbe pagare per ammenda. A questo inconveniente si ovvia con la pena graduata secondo i giorni di ritardo. Tale principio è già contenuto (salvo l'entità dell'ammenda) nell'attuale regolamento (articolo 169) cui giova peraltro dare una base nella legge.

c) S'introduce una sanzione per il caso di inadempimento delle ordinanze emesse dal Ministro degli affari esteri, oppure dal Commissariato, nell'interesse dell'igiene, della tutela e della sicurezza degli emigranti. Ciò è indispensabile per accrescere forza all'azione governativa, la quale spesso riesce in pratica inefficace, appunto per la mancanza di opportune sanzioni. L'ammenda è estensibile a 500 lire.

Art. 32.

In questo articolo, che deferisce al regolamento la fissazione delle norme per disciplinare i vari servizi previsti dalla legge, si sono introdotte varie modificazioni, delle quali alcune rese necessarie da varianti o aggiunte apportate ai precedenti articoli.

Sono degne di speciale menzione quelle comprese nei paragrafi qui appresso indicati:

§ 2) Fra gli operanti per conto dei vettori, dei quali si debbono sindacare la capacità e la moralità, si sono compresi, oltre i rappresentanti, anche i mandatari, procuratori e delegati alla firma.

§ 4) È noto che la legge rende obbligatorio il passaporto per l'estero solo agli emigranti transoceanici. D'altra parte numerosi sono gli emigranti diretti a paesi d'Europa che si recano, sforniti di passaporto, in luoghi, come ad esempio la Svizzera, ove il possesso del passaporto è invece richiesto. Di qui un'infinità di inconvenienti e di danni, non escluso talvolta quello dell'espulsione. Colla disposizione ora proposta, mentre si cerca di por riparo a siffatto stato di cose, si mettono pure in grado i prefetti e le autorità di frontiera di frenare l'emigrazione clandestina, e specialmente quella dei minorenni che emigrano in contravvenzione alla legge o al regolamento. Il traffico di fanciulli condotti all'estero per l'impiego in industrie insalubri o pericolose è troppo doloroso, perchè non si debba tentare almeno di attenuarlo, mediante l'adozione di misure di rigore.

§ 5) Si è introdotta, con opportune restrizioni, la disposizione già contenuta nell'articolo 39 del regolamento, concernente il tra-

sporto di missionari, di suore e di funzionari di determinate categorie.

§ 6) Si è disciplinata la pubblicazione, da parte di privati, di notizie concernenti la domanda di mano d'opera in paesi esteri, e ciò per impedire la diffusione di informazioni false o esagerate che, mentre costituiscono un eccitamento all'emigrazione, sono sovente causa di gravissimi danni agli emigranti.

§ 7) Si è ritoccata la disposizione riguardante i ricoveri. Come è noto, la legge attuale ne affida la costruzione al Commissariato, il quale dovrebbe provvedere a questo obbligo via via che i mezzi lo consentano. Ma è dubbio quando il fondo per l'emigrazione, non ostante il forte gettito della tassa stabilita dall'articolo 28, potrà avere la disponibilità (non tanto in assoluto, quanto in relazione ad altre spese più urgenti), necessaria per la costruzione dei ricoveri, la quale importerebbe, per i diversi porti d'imbarco, una spesa di oltre cinque milioni di lire. D'altra parte, così il Consiglio dell'emigrazione, come la Commissione parlamentare di vigilanza, hanno più volte espresso il parere che non convenga impegnare nei ricoveri una somma così rilevante, mentre numerose ed impellenti sono le esigenze della protezione degli emigranti nei paesi esteri. Forse pertanto l'idea di affidare la costruzione dei ricoveri all'iniziativa privata, come è avvenuto in taluni paesi esteri. Un consorzio di vettori, ad es., potrebbe trovare il suo tornaconto — ed in tal senso si sono espresse le nostre maggiori società di navigazione — a costruire i ricoveri secondo norme e criteri da stabilirsi dal Commissariato, al quale sarebbe sempre possibile di imporre quelle discipline e di esercitare quella severa sorveglianza che fossero necessarie.

§ 8) Si toglie al paragrafo il carattere di disposizione transitoria che presentemente ha, e si fa in modo che esso non costituisca ostacolo alla soluzione di una questione che la pratica dei trasporti ha fatto sorgere, quella, cioè, dell'adattabilità al trasporto di emigranti, nelle grandi navi, del cosiddetto terzo corridoio: questione questa, che dovrà essere risolta, caso per caso, dalle Commissioni ordinarie e straordinarie di visita.

§§ 9 e 10) Nei paragrafi 9° e 10° si sono introdotte delle modificazioni intese ad ottenere un graduale miglioramento nei trasporti per emigranti, e ciò prescrivendo sia un minimo di tonnello e di velocità ed un massimo di età, sia il possesso della doppia elica e l'iscrizione nel registro italiano colla classificazione 100-A. 1. 1, esclusa ogni equipollenza. Quest'ultima disposizione, pareggiando i piroscafi stranieri ai nazionali, rende necessaria la soppressione dell'attuale § 13 dell'articolo 32.

Si ordina, poi, la radiazione dei piroscafi che non rispondano alle volute condizioni: ma è accordato, per ciò, un termine ragionevole, affinché gli effetti delle accennate disposizioni riescano meno sensibili agli interessi della marina mercantile.

Per tal modo verrà dato al servizio di trasporto di emigranti quell'assetto che è nei desideri di tutti ed un complesso di norme che valga ad assicurare ad esso i caratteri, che maggiormente s'impongono, della sicurezza e della rapidità.

§ 11) Contiene una disposizione intesa a temperare l'applicazione delle disposizioni di cui al 2° capoverso dell'articolo 13, la cui attuazione immediata potrebbe danneggiare i vettori che possiedono in patente un solo piroscafo di loro proprietà e che si vedrebbero esclusi dalla possibilità di prendere un piroscafo a nolo.

§ 15) Con l'articolo 13 *bis* si è provveduto a tutelare la condizione di quei nostri connazionali che facciano ritorno in patria con piroscafi non appartenenti a vettori. Dette disposizioni, per quanto riguarda i viaggi di ritorno compiuti da piroscafi appartenenti a vettori, sono integrate dal presente paragrafo, col quale si dà facoltà al regolamento (e ciò anche per dare base legale ad alcune disposizioni già contenute nel regolamento in vigore) di estendere ai rimpatrianti le garanzie stabilite dalla legge, in quanto si ritengano applicabili.

Tra queste garanzie si è esplicitamente compresa la fissazione, ove se ne mostri la convenienza, di un nolo massimo, e ciò per impedire che i vettori rendano, con noli eccessivamente elevati, troppo difficile e gravoso il ritorno in patria degli emigrati.

§ 17) Si aggiunge, ad integrazione delle norme già contenute nell'articolo 23 della legge, che, quando concorrano motivi d'ordine pubblico o altri di riconosciuta gravità, il Commissariato possa permettere e disciplinare l'imbarco di emigranti in qualsiasi porto, sì nazionale che straniero, anche su piroscafi non appartenenti a vettori. La necessità di un tale provvedimento appare evidente, perchè si possa far fronte ad eventualità di qualsiasi natura (scioperi, serrate, epidemie) per le quali gli emigranti fossero posti nella impossibilità di effettuare o di proseguire il viaggio.

È, infine, da avvertire che si sono soppressi i paragrafi 1, 2, 3, 7 e 20 dell'attuale articolo 32, perchè ritenuti superflui o perchè assorbiti da altre disposizioni del presente disegno di legge.

Art. 33.

Secondo le disposizioni ora in vigore, i nazionali espatriati — prima di aver compiuto il 16° anno di età — in America, Oceania, Asia (esclusa la Turchia), Africa (esclusi i domini e protettorati, italiani, l'Egitto, la Tripolitania, l'Algeria e il Marocco), godono, senza alcuna esclusione, dell'esenzione dal servizio militare finchè duri la loro permanenza all'estero.

Una tale facilitazione è indubbiamente troppo estesa. Non è, infatti, da escludere che la stessa possibilità di fruirne, in una col miraggio di maggiori guadagni, possa agire come spinta ed allettamento ad espatriare, mentre è noto che le sorti della mano d'opera nella penisola non sono tali da consentire eccessive concessioni e che, d'altra parte, occorre mantener salda la costituzione dell'esercito, nostra cura suprema.

Giova pertanto imporre qualche opportuna e savia condizione; epperò si prescrive, nel nuovo testo dell'articolo, che alla dispensa di cui trattasi possa aver diritto (oltrechè il nato e residente all'estero) soltanto chi uscì dal Regno, prima d'aver compiuto l'età di 16 anni, *insieme con ascendenti o col tutore*; il che rende più remota

l'eventualità che si possa emigrare collo scopo di sottrarsi agli obblighi di leva.

Procedendo con gli stessi criteri, di rimuovere ogni causa d'eccezione ad emigrare ed ogni possibile abuso, si è soppresso il capoverso in forza del quale ai provvisoriamente dispensati è data facoltà di entrare nel Regno, con permesso delle Autorità diplomatiche o consolari, e di permanervi per un periodo non superiore a due mesi. Questa concessione, che può ripetersi nel corso di pochi anni, è pericolosa per più motivi, ed offre il gravissimo inconveniente di mettere a fronte, con danno sicuro della disciplina e del sentimento morale, chi ha fatto, nel Regno, il proprio dovere e veste l'uniforme di soldato, con chi, fruendo d'un quasi sconfinato privilegio, non solo ha ommesso di presentarsi al servizio, ma viaggia liberamente, pur rimanendo esente da ogni onere, tra l'Italia e il luogo di sua residenza all'estero.

Fu, invece, tenuta presente l'opportunità di accordare qualche favore a quegli iscritti di leva emigrati in qualsiasi tempo e residenti in qualsiasi paese estero, i quali, se arruolati in 1^a categoria, non possano, per motivi di riconosciuta importanza, rimpatriare subito per compiere il servizio militare. Coll'ultimo capoverso dell'articolo si lascia, perciò, al regolamento di determinare i casi in cui gli iscritti di cui trattasi possano essere d'anno in anno autorizzati a ritardare la loro presentazione alle armi, non oltre però il 1^o dicembre dell'anno in cui compiano il 25^o di età.

L'articolo 33 contiene un'altra importante innovazione, quella, cioè, della gratuità della visita per gli iscritti di leva che si trovino in determinate regioni estere, in condizioni di indigenza, o a scopo di lavoro. Lo stabilire siffatto principio, in favore del quale si sono pronunciati così il Consiglio dell'emigrazione, come la Commissione parlamentare di vigilanza, torna opportuno per più motivi.

Necessità vuole, però, che, data la larghezza che può assumere tale provvedimento, la gratuità non sia stabilita come un diritto per l'emigrante, ma bensì come una agevolezza che può essergli accordata dal Governo, secondo le località, il numero degli iscritti, le esigenze

dei medici locali, i patti che sia possibile di stipulare con questi, e ciò perchè l'istituzione della visita gratuita non abbia a costituire un onere eccessivo pel fondo dell'emigrazione. A tal fine è stato anche stabilito, nell'ultimo capoverso dell'articolo 11, che il servizio di visita degli iscritti di leva possa essere affidato ai medici della marina militare in servizio di emigrazione. In tali casi la visita sarà per tutti gli iscritti, e dovunque, gratuita.

Art. 35 bis.

L'articolo 35 della legge 31 gennaio 1901 abrogava il § 3° della prima parte dell'articolo 11 del Codice civile. Per tal modo, il nazionale che, dopo l'entrata in vigore di detta legge avesse accettato impiego da un governo estero o fosse entrato al servizio militare di potenza estera senza il permesso del regio Governo, non veniva più a perdere la cittadinanza italiana. Senonchè, rimaneva, nel § 2° dell'articolo 13 dello stesso Codice, un riferimento all'abrogato § 3° dell'articolo 11; riferimento del quale è ora proposta la cancellazione.

Ma, a parte ciò, l'intera materia disciplinata dall'articolo 13 del Codice civile dovette essere assoggettata ad attento esame in relazione con le attuali esigenze della nostra emigrazione all'estero e con quelle dell'economia nazionale. Da tale esame emerse anzitutto evidente la necessità di sopprimere la condizione, prescritta nell'articolo 13, in forza della quale chi aspira al riacquisto della cittadinanza debba, per rientrare nel Regno, ottenere una *permessione speciale del Governo*.

Così, le parole del § 2°: *rinunzi alla cittadinanza straniera*, vengono incorporate nel § 2° dell'articolo 35 bis che ora si propone, e chiarite nel senso che la rinuncia stessa deve farsi davanti l'ufficiale dello stato civile.

Per rendere, poi, sempre più agevole il riacquisto della cittadinanza e per sopprimere, in determinate circostanze, l'adempimento di ogni formalità, si stabilisce, coll'ultimo capoverso dell'articolo 35 bis

che non sarà ritenuta necessaria la dichiarazione davanti l'ufficiale dello stato civile per coloro che abbiano ristabilito e mantenuto nel Regno il loro domicilio per oltre un triennio.

Art. 37.

Mentre le disposizioni transitorie attualmente contenute nel testo della legge, non avendo più ragion d'essere, vengono soppresse, se ne propone, invece, una nuova, resa necessaria dalle modificazioni apportate al regime della vendita dei biglietti d'imbarco ed a quello dei rappresentanti di vettori. La riduzione di questi ad uno per circondario non può avvenire d'un tratto, senza gravi perturbamenti nel servizio; epperò si stabilisce che debba essere compiuta gradualmente, man mano che sia possibile l'istituzione dei servizi di cui all'articolo 16 *bis*, non oltre, tuttavia, lo spazio di sei mesi dalla data della presente legge.

SIGNORI,

La breve illustrazione che sopra è fatta delle singole modificazioni proposte, dimostra che, mentre esse rispondono ad esigenze che la pratica e l'esperienza di quasi sei anni hanno accertate, contemperano in giusta misura l'interesse degli emigranti, quello dei vettori, e, insieme, l'interesse pubblico. Giacchè, mentre da una parte si aumentano le garanzie e si rendono più rigorose le prescrizioni che mirano in modo particolare alla protezione dell'emigrante, dall'altra si cerca di attenuare talune forme dannose di concorrenza che, senza giovare all'emigrante, pregiudicano il normale svolgimento dell'industria dei trasporti. E, soprattutto, si cerca, con nuove norme e nuove discipline, di far in modo che l'emigrazione, la quale per le vaste proporzioni assunte comincia ad essere causa di preoccupazioni al Governo, al Parlamento ed al Paese, trovi bensì nella legge disposizioni che non ne inceppino il libero

svolgimento, ma venga, poi, assoggettata ad altre che ne garantiscano la spontaneità e allontanino il pericolo ch'essa divenga strumento di speculazione e sorgente di danni a se stessa ed all'Italia.

Questo il disegno di legge, al quale hanno portato il loro contributo oltre che le Amministrazioni interessate, la Commissione reale pei servizi marittimi, il Consiglio dell'emigrazione ed il Consiglio superiore della marina mercantile. La materia è vasta e richiedeva uno studio non breve per parte della Commissione parlamentare cui sarà commesso di esaminarla. È prevedibile, adunque, che ai nuovi ordinamenti non si potrebbe dare attuazione colla desiderabile sollecitudine, mentre alcune fra le proposte modificazioni presentano tale carattere d'urgenza da richiedere un'applicazione immediata, poichè mirano ad eliminare ogni incoraggiamento artificiale all'emigrazione.

Tali sono, soprattutto, quelle riguardanti il nuovo sistema di vendita dei biglietti agli emigranti, la limitazione dei rappresentanti ad uno per circondario, le condizioni di validità dei biglietti prepagati e la disciplina delle facilitazioni relative al servizio militare.

E lo stesso carattere d'urgenza hanno innegabilmente le norme intese a dare un assetto definitivo al personale del Commissariato, non essendo ormai più ammissibile che un lavoro di tanta mole sia, in parte rilevante, affidato ad impiegati straordinari.

Vedrà, adunque, la Commissione parlamentare se, in vista delle circostanze accennate, non giovi che le disposizioni aventi carattere di maggiore urgenza, e comprese negli articoli 7, 10, 16, 16 *bis*, 20, 33 e 37, siano portate subito, con relazione separata, alla discussione della Camera.

DISEGNO DI LEGGE

Articolo unico.

Gli articoli 7, 9, 10, 11, 13, 14, 16, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 37 e 38 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione, sono abrogati e ad essi sono sostituiti gli articoli seguenti, coll'aggiunta degli articoli 7 bis, 13 bis, 16 bis, 20 bis, 24 bis, 27 bis, 29 bis e 35 bis; con facoltà al Governo del Re di raccogliere e coordinare in un testo unico le disposizioni della predetta legge che rimangono in vigore e quelle della legge presente; nonchè di introdurre le opportune modificazioni nel relativo regolamento, udito il parere del Consiglio di Stato.

Art. 7.

È istituito, sotto la dipendenza del Ministro degli affari esteri, un Commissariato, nel quale è concentrato tuttociò che si riferisce ai servizii dell'emigrazione.

Esso si compone: di un Commissario generale nominato per decreto reale tra i funzionari superiori dello Stato in attività di servizio o a riposo, su proposta del Ministro degli affari esteri, udito il Consiglio dei Ministri; di tre commissari, che potranno essere scelti tra gli impiegati dello Stato in attività di servizio; di quattro ispettori viaggianti, a norma dell'articolo 12 della presente legge; e degli impiegati di concetto, di ragioneria e d'ordine, nonchè del personale di servizio, giusta il ruolo organico allegato alla presente legge, il quale avrà vigore a datare dal 1° luglio 1907.

Agli impiegati del Commissariato è riconosciuta la qualità d'impiegati dello Stato. Le norme per le loro nomine e promozioni e per gli aumenti sessennali saranno fissate per decreto reale.

Gli stipendi del Commissario generale e dei commissari in attività di servizio presso un'Amministrazione dello Stato vanno a carico del fondo per l'emigrazione; e va a carico dello stesso fondo la quota di pensione proporzionata al periodo di servizio da essi prestato presso il Commissariato. Questi funzionari conservano il grado e i diritti di carriera che loro competono nell'Amministrazione onde provengono, e nella quale possono sempre ritornare col grado e coll'anzianità che avrebbero conseguito se vi fossero rimasti. Le loro indennità verranno fissate per decreto reale.

Verrà 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 tre membri nominati per decreto reale, su proposta del Ministro degli affari esteri, tra i cultori delle discipline geografiche, statistiche, economiche *od agrarie*, e di due membri scelti, nei modi che saranno indicati dal Regolamento, fra cittadini italiani residenti in Roma, l'una dalla Lega nazionale delle Società cooperative italiane, e l'altro dalle principali Società di mutuo soccorso delle più importanti città marittime del Regno.

Il Consiglio sarà udito nelle questioni più importanti relative all'emigrazione e nella trattazione degli affari di competenza di più Ministeri, e sarà convocato dal Ministro degli affari esteri.

Il Consiglio eleggerà nel proprio seno quattro membri, i quali, insieme col consigliere rappresentante il Ministero della Marina, formeranno un Comitato permanente con le attribuzioni indicate nella legge e nel regolamento.

Art. 7 bis.

Gli impiegati del Commissariato i quali abbiano già appartenuto al ruolo organico di altre Amministrazioni dello Stato conserveranno il diritto di liquidare la pensione o le indennità, a norma delle leggi vigenti, per la totalità del servizio prestato tanto prima quanto dopo il loro passaggio al Commissariato dell'emigrazione. Tale pensione o

l'indennità sarà ripartita tra l'Erario dello Stato e il fondo per l'emigrazione in proporzione della somma totale degli stipendi che saranno stati corrisposti all'impiegato dallo Stato e dal Commissariato dell'emigrazione.

Gli impiegati del Commissariato dell'emigrazione, che al momento dell'assunzione in servizio non appartenessero al ruolo organico di altra amministrazione dello Stato, e i loro congiunti, avranno diritto alla liquidazione della pensione o della indennità, a carico del fondo per l'emigrazione, nella misura che sarà ammessa per gli impiegati dello Stato assunti in servizio dopo il 1° agosto 1897.

Sugli stipendi degli impiegati del Commissariato dell'emigrazione saranno applicate, con decorrenza dal giorno della nomina, le ritenute ordinarie e straordinarie per la pensione, nella misura vigente per gli altri impiegati dello Stato.

Art. 9.

Nei porti di Genova, Napoli, Palermo, Messina, e di quelle altre città che fossero designate per decreto reale su proposta del Ministro degli affari esteri, sentito il Consiglio dell'emigrazione, sono istituiti ispettorati dell'emigrazione, con personale da determinarsi dal regolamento giusta le esigenze del servizio, scelto dallo stesso Ministro, di concerto con i Ministri interessati, tra i funzionari dell'Amministrazione dell'Interno, della magistratura, o delle capitanerie di porto. A questi funzionari, cui è riconosciuta la qualità di ufficiali di pubblica sicurezza, saranno applicate le disposizioni contenute nel 3° capoverso dell'articolo 7.

Agli ispettorati verranno aggregati agenti di pubblica sicurezza in misura da determinarsi dal Ministro degli affari esteri di concerto col Ministro dell'interno. I relativi stipendi graveranno sul bilancio del Ministero dell'interno, mentre le eventuali indennità graveranno sul fondo per l'emigrazione.

Art. 10.

Nelle località dove uno degli uffici indicati nell'articolo 16-bis sia autorizzato alla vendita di biglietti di viaggio ad emigranti, saranno

istituiti dal *Commissariato* Comitati per l'emigrazione con funzioni gratuite (*salvo quanto è disposto nell'articolo stesso*) composti del pretore o di chi ne fa le veci, presidente, di un consigliere comunale delegato dal sindaco, di un ministro del culto, di un medico, designati questi due dall'autorità prefettizia, di un rappresentante di società operaie o agricole locali e di due notabili del comune, designati i tre ultimi dal Consiglio comunale. Segretario del Comitato sarà il segretario comunale.

È facoltativa la costituzione di Comitati in altri Comuni del Regno.

Le norme per il funzionamento dei Comitati, per la decadenza e l'eventuale revoca dei membri elettivi e per la ripartizione dei proventi fra gli uffici postali, o le stazioni ferroviarie, di cui all'articolo 16-bis e i Comitati indicati nella prima parte del presente articolo saranno determinate dal regolamento.

Art. 11.

Il medico o uno dei medici sulle navi che trasportano emigranti dovrà appartenere al Corpo dei medici della marina militare in servizio attivo, ed a lui sarà affidato anche il servizio di vigilanza e di tutela nell'interesse dell'emigrazione.

Detti medici, pur continuando a far parte del ruolo organico della regia marina, saranno messi a disposizione del *Commissariato*. Essi saranno retribuiti sul fondo per l'emigrazione, nella cui cassa il vettore dovrà versare le competenze loro spettanti pel tempo dell'imbarco; ed avranno diritto, per parte del vettore, nei viaggi sì di andata che di ritorno, al vitto gratuito e ad una cabina di prima classe.

La cabina sarà determinata in modo permanente, in ciascun piroscafo, dalla Commissione di visita preliminare.

Il regolamento determinerà:

a) il numero e il grado dei medici da adibirsi ai servizi dell'emigrazione, il modo di costante integrazione di detto numero, i periodi di servizio e le cariche direttive;

b) le modalità per la ripartizione della pensione agli ufficiali medici tra l'Amministrazione della marina ed il fondo per l'emigrazione, in ragione della somma totale degli stipendi che ciascuno di tali enti abbia corrisposto agli ufficiali stessi, tenendo conto dei periodi di navigazione compiuti al servizio delle due Amministrazioni;

c) le attribuzioni dei medici militari a bordo delle navi, il loro trattamento, l'ammontare delle competenze loro dovute ed ogni altro obbligo del vettore;

d) le spese che debbono gravare sul fondo per l'emigrazione, sia per l'attuazione di detto servizio, sia per il caso di riduzione del numero di medici militari addetti al servizio medesimo;

e) i modi per provvedere al servizio sanitario e di sorveglianza a bordo delle navi in caso di deficienza di medici della regia Marina.

I regi commissari viaggianti esercitano le loro funzioni anche nel viaggio di ritorno dal porto transoceanico, quando la nave si diriga ad un porto del Mediterraneo con passeggeri italiani di 3^a classe, o di classe equivalente alla 3^a, che rimpatriano. Nel caso in cui la missione del regio commissario viaggiante cessasse fuori del Regno per fatto dipendente dal vettore, questi sarà obbligato a fornirgli i mezzi pel rimpatrio nella misura che verrà determinata dal regolamento.

I verbali dei medici della marina militare e degli altri funzionari imbarcati in servizio di emigrazione faranno fede in giudizio, per quanto concerne le infrazioni alla legge e al regolamento sull'emigrazione, come se fossero redatti da ufficiali di polizia giudiziaria, ai termini del Codice di procedura penale e della legge di pubblica sicurezza.

Se una persona appartenente, con qualsiasi grado, all'equipaggio o al personale di servizio di un piroscafo, sia nazionale che straniero, abbia offeso, ingiuriato o minacciato funzionari in servizio dell'emigrazione, od abbia commesso maltrattamenti, frodi, o atti immorali a danno di emigranti, il Commissariato, constatati i fatti, potrà esigere che la detta persona, salve le maggiori responsabilità in cui possa essere incorsa, non sia più imbarcata, per un tempo da determinarsi.

secondo la gravità del caso, fra il personale di equipaggio o di servizio su navi addette al trasporto di emigranti. Ai vettori che non obbediscano all'ordine del Commissariato potrà essere, con decreto del Ministro degli affari esteri, revocata o, secondo i casi, sospesa la patente. Il Commissariato dovrà notificare il nome della persona esclusa alle Capitanerie di porto competenti a provvedere alla composizione degli equipaggi.

Ai medici della marina militare messi a disposizione del Commissariato dell'emigrazione, potrà anche essere affidato il servizio di visita degli inscritti di leva all'estero, a quelle condizioni e con quelle modalità che verranno indicate nel Regolamento.

Art. 13.

Nessuno (salvo il disposto degli articoli 16 e 16 bis) può promettere o vendere biglietti per il trasporto di emigranti, o facilitare a scopo di lucro la partenza di questi dal Regno, se il Commissariato non gli abbia concesso patente di vettore di emigranti, più una speciale licenza subordinata ad opportune garanzie, quando trattisi di emigranti con viaggio gratuito o sussidiato, o in qualsiasi modo favoriti o arruolati.

Possono chiedere la concessione della patente, quando siano proprietari di due o più piroscafi nelle condizioni previste dalla presente legge e dal suo regolamento:

- a) le Compagnie nazionali di navigazione;*
- b) le Compagnie estere di navigazione, riconosciute nel Regno, secondo gli articoli 230 e seguenti del Codice di commercio;*
- c) gli armatori nazionali, sia individualmente, sia in consorzio;*
- d) gli armatori esteri.*

È consentito ai vettori nazionali, che siano proprietari di almeno 12,000 tonnellate di stazza lorda, di prendere a nolo naviglio a vapore, idoneo ai servizi di emigrazione, nel limite massimo di metà dei piroscafi di loro proprietà, dedotrone uno se questi siano in numero dispari.

Le Compagnie estere saranno equiparate alle nazionali per quanto riguarda la tassa di registro sugli atti costitutivi.

Non sarà concessa la patente, o, concessa, sarà ritirata, a chi, dopo la partenza dal Regno, voglia far approdare, o abbia fatto approdare i propri piroscafi a più di due porti non transoceanici, per compiersi operazioni d'imbarco o di sbarco di passeggeri o di merci.

Alle Compagnie ed agli armatori stranieri la patente può essere concessa soltanto quando essi nominino, come loro mandatario, un cittadino italiano domiciliato nel Regno, ovvero una Ditta italiana legalmente costituita, e si sottomettano alle leggi e ai regolamenti del Regno per tutto ciò che si riferisce alle operazioni di emigrazione e agli atti che ne conseguono.

La patente è valida per un anno, soggetta, di volta in volta, ad una tassa di mille lire, e vincolata ad una cauzione, non inferiore a tremila lire di rendita in titoli dello Stato, che verrà fissata dal Ministro degli affari esteri, secondo l'importanza delle operazioni. *In niun caso si fa luogo a restituzione della tassa, o di parte di essa, per patenti non usufruite, o usufruite fino ad anno non compiuto.*

La richiesta della patente implica accettazione di tutti gli obblighi derivanti al vettore dalla presente legge e dal relativo regolamento.

Il Ministro degli affari esteri, udito il Comitato dell'emigrazione, può, con suo decreto motivato, negare, limitare o ritirare la patente.

La cauzione sta a garanzia dell'adempimento delle obbligazioni del vettore e del suo rappresentante verso l'emigrante o chi per esso, nonchè del pagamento delle pene pecuniarie, in cui il vettore o il suo rappresentante possano incorrere in forza della presente legge. *Il Ministro degli affari esteri ha diritto di valersi della cauzione per fini svenunciati.* La cauzione dovrà essere reintegrata ogniqualvolta abbia subito diminuzione, sotto pena di decadenza dalla patente; e sarà restituita, salvo il caso di giudizio pendente, sei mesi dopo che il vettore avrà cessato d'esser tale.

Art. 13 bis.

Il trasporto di emigrati italiani che rimpatriano dalle Americhe viaggiando in terza classe od in classe equivalente, potrà essere esercitato solamente da vettori, oppure da Compagnie od armatori che

abbiano ottenuto una speciale autorizzazione per iscritto dal Commissariato o dalla regia autorità consolare, soggetta alle condizioni che saranno determinate dal regolamento; con obbligo (salva, in casi di necessità, una diversa deliberazione per parte del Commissariato) di sbarcare detti passeggeri in uno dei porti indicati nell'articolo 9.

Non è necessaria l'autorizzazione se i rimpatrianti non superino il numero di venti per viaggio, compresi i minorenni.

Il comandante del piroscafo che, senza autorizzazione, trasporti passeggeri della predetta categoria, andrà soggetto ad un'ammenda di cento lire per ogni rimpatriante trasportato al disopra di venti, anche se li abbia ricevuti per trasbordo da altro piroscafo in un porto non transoceanico.

In caso che dalla regia Capitaneria di porto fosse constatata, anche per mezzo di una speciale commissione, l'inosservanza di alcuna delle condizioni prescritte nella carta d'autorizzazione, l'ammenda sarà di lire venti per ogni rimpatriante.

Al piroscafo non sarà concesso di partire dal porto di approdo nel Regno, se il comandante non abbia depositato presso la R. Capitaneria l'ammontore delle ammende in cui essa lo ritenesse incorso, salvo ogni suo eventuale reclamo al Ministro degli affari esteri, purchè presentato entro dieci giorni da quello dell'effettuato deposito.

Contro la decisione del Ministro degli affari esteri il comandante potrà, entro venti giorni dalla data della lettera di partecipazione di essa, ricorrere al Tribunale civile del circondario in cui effettuò il deposito, il quale giudicherà inappellabilmente.

Art. 14.

I prezzi dei noli, che i vettori si propongono di percepire dagli emigranti, dovranno riportare l'approvazione del Commissariato, tenuto conto della classe, della velocità e dell'assetto del piroscafo, nonchè del trattamento che vi si fa agli emigranti, e, in generale, dalla maggiore o minore bontà del servizio.

Non più tardi del 1° maggio e del 1° novembre d'ogni anno, i vettori faranno pervenire le loro proposte al Commissariato. Questo prov-

vederà all'approvazione dei noli, udito il parere della Direzione generale della marina mercantile, *del Consiglio superiore della marina mercantile, ovvero, qualora questo non possa riunirsi, del suo Comitato*, delle Camere di commercio delle più importanti città marittime italiane; tenuto conto delle informazioni degl'ispettori d'emigrazione e delle Camere di commercio italiane all'estero nei principali centri di emigrazione italiana; e di quelle sul corso dei noli nei principali porti stranieri, che i consoli italiani dovranno fornirgli con rapporti periodici.

Per quelle proposte che non fossero approvate, il Commissariato è obbligato a invitare i vettori a esporgli, entro un congruo termine, le loro ragioni, dopodichè esso trasmetterà, *insieme con tutti gli atti, le proprie conclusioni* motivate al Consiglio superiore di marina, che dovrà esprimere il suo parere motivato.

Spetterà, *poi*, al Ministro degli affari esteri di stabilire il prezzo dei noli, *uditi nuovamente i vettori, ov'egli lo creda opportuno*.

Così dei noli approvati *dal Commissariato*, come di quelli stabiliti *dal Ministro degli affari esteri* si darà ragione nel *Bollettino dell'emigrazione, riassumendo i pareri avuti e le informazioni assunte*.

Di regola, la determinazione dei noli si farà ogni *sei* mesi, cioè il 1° luglio e il 1° gennaio d'ogni anno e avrà vigore per tutto il *semestre*. Si potrà però, quando occorra, su proposta dei vettori o per iniziativa del Commissariato, variare i noli anche nel *semestre* con le medesime norme con le quali vennero stabiliti; e con le stesse norme si potranno anche, dentro il *semestre*, determinare i prezzi dei noli *per nuovi vettori o per nuovi piroscafi*.

I prezzi dei noli dovranno essere resi pubblici almeno quindici giorni prima della loro applicazione; e, per le revisioni straordinarie, nel più breve termine possibile.

Al vettore che sorpassasse i prezzi dei noli approvati o stabiliti, ovvero si rifiutasse di trasportare per tali noli gli emigranti, sarà ritirata la patente; nè potrà essergli riconcessa, che per deliberazione del Ministro degli affari esteri.

Il vettore non potrà elevare il nolo che già sia stato pubblicamente annunziato, ovvero fissato nel biglietto d'imbarco.

Art. 16.

È concessa facoltà al vettore di nominare, con lettera diretta al Commissariato, un rappresentante proprio in ciascun capoluogo di circondario, assumendo la responsabilità civile di ogni suo atto in materia di emigrazione. Il vettore è altresì responsabile del fatto dei suoi dipendenti, come degli altri vettori e di ogni altra persona cui egli affidasse, sia pure con l'intesa e col consenso dell'emigrante, tutto il trasporto o parte di esso. Ogni patto che escluda o limiti tale responsabilità è nullo, quand'anche vi corrisponda una diminuzione del nolo.

Il Commissariato può negare l'assenso alla nomina di un rappresentante, e, con deliberazione motivata, revocare, temporaneamente o a perpetuità, l'assenso già concesso.

I rappresentanti devono essere cittadini italiani e non possono delegare ad altri il loro mandato, nè valersi d'intermediari o di corrispondenti, nè fare operazioni di emigrazione fuori del circondario loro assegnato, nè percorrere o far percorrere il circondario per compiersi tali operazioni.

Possono diversi vettori, previo accordo da approvarsi dal Commissariato, nominare uno stesso rappresentante.

È vietato ad un rappresentante di procurare imbarco ad emigranti su piroscafi che non siano quelli del proprio mandante o dei propri mandanti.

Ogni rappresentante di uno o più vettori è tenuto a depositare una cauzione non inferiore a cinquemila e non superiore a ventimila lire, che rimarrà nella Cassa depositi e prestiti a disposizione del Commissariato agli scopi e coi vincoli indicati nell'ultimo capoverso dell'articolo 13, per tutto ciò che possa concernere la responsabilità personale di esso rappresentante in materia di emigrazione.

Il regolamento determinerà le condizioni di nomina e di sostituzione dei rappresentanti e le norme di prestazione, reintegrazione e restituzione della cauzione.

Art. 16 bis.

Il Ministro degli affari esteri, d'accordo col Ministro delle Poste e dei Telegrafi, o col Ministro dei Lavori Pubblici, può, su domanda di vettori e per loro conto, autorizzare uffici postali o stazioni ferroviarie, a vendere biglietti di viaggio ad emigranti.

Il regolamento determinerà le norme cui dovranno assoggettarsi gli uffici postali, le stazioni ferroviarie e i vettori; l'ingerenza dei Comitati di cui all'articolo 10, prima parte, in tale servizio; le indennità, per spese d'ufficio, che i vettori dovranno versare a detti intermediari per ogni biglietto venduto; i modi di liquidazione della contabilità ed ogni altra disciplina relativa.

Se l'emigrante non è ammesso all'imbarco dal vettore o dalle Commissioni di visita, perchè soggetto ad essere respinto dal porto di destinazione in forza delle leggi locali sull'immigrazione, avrà diritto alla immediata restituzione del nolo pagato per sè e per le persone di famiglia che debbano con lui rimanere nel Regno.

Art. 18.

Il Ministro degli affari esteri, d'accordo col Ministro dell'interno, potrà permettere, imponendo condizioni speciali, che un privato aruoli, esclusivamente per conto proprio, il numero di persone che gli occorra per eseguire all'estero un determinato lavoro, o per un'impresa coloniale consentita dalle leggi del paese in cui deve compiersi; purchè il privato, ove si tratti di emigrazione nei paesi contemplati dall'articolo 6, si valga, per il trasporto, dell'opera d'un vettore patentato, e questi paghi la tassa prescritta dall'articolo 28.

Trattandosi di viaggi a regioni poco frequentate da emigranti italiani, il Ministro degli affari esteri potrà permettere, sotto l'osservanza di determinate condizioni, che il trasporto sia fatto anche da un armatore non avente la qualità di vettore di emigranti.

Qualora fra le condizioni contenute nei contratti di lavoro, tanto nei casi indicati nel presente articolo, quanto in altri casi di emigrazione a paesi transoceanici, sia prevista la costituzione di una Commissione

arbitrale, con sede nel paese in cui si debbono eseguire i lavori, le decisioni della Commissione stessa avranno forza anche nel Regno, e saranno ad essa applicabili tutte le disposizioni concernenti le sentenze arbitrali di cui nell'articolo 27, anche per gli eventuali prelevamenti dalla cauzione prestata.

Ogni vertenza che non cada sotto la competenza della Commissione arbitrale di cui nel precedente capoverso, o che non sia stata da essa risolta, potrà essere deferita al giudizio della Commissione arbitrale di cui all'articolo 27.

Art. 19.

Nè il vettore, nè il suo rappresentante, nè gli intermediari di cui all'articolo 16 bis possono dare biglietti d'imbarco agli emigranti italiani, se questi non presentano il passaporto.

Agli emigranti favoriti, arruolati o spontanei, che abbiano stipulato il trasporto fuori della sede del vettore, il vettore o il suo rappresentante, o gli intermediari di cui all'art. 16 bis, sono tenuti a dare il biglietto d'imbarco, il quale non potrà sostituirsi con altro documento, prima che l'emigrante abbia lasciato la propria dimora per recarsi al porto di partenza.

È vietato a chicchessia, senza speciale autorizzazione del Commissariato, di rilasciare ordini perchè gli emigranti siano forniti di biglietti ferroviari nel paese di destinazione, tolto il caso che i biglietti medesimi siano gratuiti e da consegnarsi all'emigrante nel momento e nel luogo dello sbarco. È pure vietata a chicchessia la vendita agli emigranti di buoni per biglietti ferroviari durante il viaggio dall'Italia a paesi transoceanici.

Il biglietto d'imbarco per gli emigranti, considerati tali in conformità dell'articolo 6, è esente da ogni tassa di registro e bollo.

Art. 20.

È vietato al vettore di vendere o di far vendere, all'estero, biglietti d'imbarco per emigranti che debbano partire dal Regno, se nei biglietti

stessi non sono indicati nome, cognome, comune di residenza dell'emigrante e prezzo del viaggio in lire italiane.

Tali biglietti danno diritto all'emigrante (salvo che l'ispettore di emigrazione non creda di variare, per giustificate ragioni, l'ordine di partenza) ad esigere l'imbarco sul primo piroscafo di esso vettore, qualunque ne sia il nolo, che parta per la destinazione indicata nel biglietto, malgrado ogni contraria dichiarazione contenuta nel biglietto medesimo. Trascorsi venti giorni dalla richiesta d'imbarco, senza che questo avvenga, provvederà l'ispettore dell'emigrazione a spese del vettore, imbarcando l'emigrante su altro qualsiasi piroscafo, anche a nolo maggiore.

Al vettore che venda, o faccia vendere, all'estero biglietti in bianco od incompleti, sarà, secondo i casi, sospesa o ritirata la patente; e chi traffichi, nel Regno, su tali biglietti sarà giudicato come contravventore al primo comma dell'articolo 13.

Tutte le disposizioni della presente legge si applicano anche agli emigranti che viaggiano nelle condizioni previste in questo articolo.

Art. 20 bis.

Gli emigranti italiani o stranieri, impegnati all'estero per l'imbarco in un porto italiano, dovranno essere muniti, prima della loro entrata nel Regno, di un biglietto o di un ordine d'imbarco nella forma e coi diritti da stabilirsi dal regolamento.

Il vettore ha obbligo di comunicare, con sua lettera, al Commissariato i nomi degli intermediari da lui autorizzati a compiere, all'estero, dette operazioni di emigrazione.

Art. 22.

Il vitto e l'alloggio di qualunque emigrante, giunto al porto d'imbarco, sono a carico del vettore dal mezzodì del giorno anteriore a quello stabilito per la partenza nel biglietto, fino al giorno in cui la partenza avvenga, qualunque sia la causa dei ritardi. *Finchè non funzionino i ricoveri di cui all'articolo 32, la spesa di vitto sarà corri-*

sposta direttamente dal vettore all'emigrante in una somma da determinarsi dal regolamento.

Qualora l'emigrante venisse chiamato dal vettore, o inviato da un rappresentante di questo, al porto d'imbarco prima del mezzodì del giorno anteriore a quello stabilito per la partenza, gli obblighi suddetti decorreranno, a carico del vettore, dal mezzodì del giorno dell'arrivo al porto medesimo.

L'emigrante, al quale sia annunziato un ritardo alla partenza quando fu già fornito di biglietto, e non abbia ancora lasciato il proprio domicilio, avrà diritto ad un'indennità di due lire al giorno, se ha fissato il posto intero, e in proporzione se ha fissato il mezzo posto o un quarto di posto, fino a tutta l'antivigilia del giorno in cui avvenga la partenza.

Se il ritardo superi i dieci giorni, l'emigrante potrà rinunciare al viaggio, ricuperare il nolo se lo pagò, e chiedere alla Commissione arbitrale, di cui all'articolo 27, il risarcimento dei danni ove ne sia il caso.

La disposizione del precedente capoverso è applicabile al caso in cui, pur avvenendo la partenza, il piroscafo ritorni cogli emigranti, anche per motivi di forza maggiore, al porto di partenza, od approdi ad altro porto del Regno, e non riparta entro dieci giorni dall'approdo, o non trasbordi, entro lo stesso termine, gli emigranti su altro piroscafo in partenza per la pattuita destinazione. Nell'intervallo tra l'approdo e la partenza, o la rescissione del contratto, le spese di vitto, ed eventualmente d'alloggio, dell'emigrante vanno a carico del vettore.

Il vettore dovrà, a proprie spese, provvedere al trasporto del bagaglio dell'emigrante dalla stazione d'arrivo nel porto d'imbarco sino a bordo del piroscafo in partenza.

Se l'emigrante dovesse far sosta, per fatto della nave o per ragione di quarantena o di trasbordo, in un porto intermedio del viaggio, le spese di vitto e, se occorre, di alloggio saranno sopportate dal vettore; il quale, in caso di naufragio o di inabilità del piroscafo a proseguire, o di fermata, dovuta ad avaria, che ecceda i quindici giorni,

sarà tenuto a mandare altro piroscavo adatto a ricevere gli emigranti e a trasportarli a destinazione; *salvo sempre all'emigrante il diritto di sciogliere il contratto giusta l'articolo 587, n. 1, del Codice di commercio, facendosi restituire la parte di nolo proporzionata al cammino non percorso.* In caso che il vettore non provveda all'invio del nuovo piroscavo, il Ministro degli affari esteri, sentito il Comitato dell'emigrazione, si varrà della cauzione per provvedere.

È nullo il patto per cui l'emigrante rinunzi alle indennità stabilite dal presente articolo.

Art. 23.

L'imbarco di emigranti dovrà dal vettore effettuarsi nei porti indicati nella prima parte dell'articolo 9.

È vietato, salvo casi di forza maggiore, il trasbordo d'emigranti in porti esteri, che non siano di là dall'Oceano; ed è pure vietato d'invviare emigranti a imbarcarsi in qualunque porto non italiano. In entrambi i casi, si può fare eccezione al divieto, con permesso speciale dato dal Commissariato nell'interesse esclusivo degli emigranti.

È vietato a qualsiasi piroscavo d'imbarcare emigranti in porti italiani, qualora esso abbia già imbarcato passeggeri di 3^a classe, o di classe che il Commissariato ritenga equivalente alla 3^a, in porti esteri.

Nel caso che l'emigrante debba compiere un viaggio che implichi uno o più trasbordi e il vettore siasi impegnato a fornirgli il passaggio fino al porto di definitiva destinazione, il vettore stesso dovrà indicare nel biglietto d'imbarco l'importo del nolo corrispondente a ciascuna frazione del viaggio. Questi noli frazionati dovranno essere previamente notificati al Commissariato e non potranno superare quelli in vigore presso la Società o l'armatore, cui il vettore commetta i trasporti successivi a quello effettuato col proprio piroscavo.

Art. 24.

Il vettore è responsabile dei danni verso l'emigrante, il quale sia respinto dal paese di destinazione in forza delle leggi locali sull'immi-

grazione, quando sia provato che a lui erano note, prima della partenza, le circostanze che avrebbero determinato la reiezione dell'emigrante.

Ogni patto che escluda o limiti tale responsabilità è nullo.

Art. 24 bis.

È vietato al vettore ed ai suoi dipendenti di fare operazioni di assicurazione o di partecipare ad imprese di assicurazione che escludano o limitino la responsabilità del vettore verso l'emigrante.

Ogni assicurazione per parte di chiechessiu, concernente gli emigranti, deve essere approvata dal Commissariato, il quale potrà imporre la prestazione di speciali garanzie, compreso il deposito di una cauzione.

La cauzione sta a garanzia delle responsabilità in cui possa incorrere l'assicuratore rispetto agli emigranti, e valgono per essa le norme stabilite dall'ultimo capoverso dell'articolo 13, in quanto siano applicabili.

Art. 25.

Il vettore, non ostante qualunque convenzione contraria, sarà tenuto (sempre che il piroscafo tocchi, nel viaggio di ritorno, un porto italiano) a trasportare per il prezzo di lire due al giorno, compreso il vitto, gli indigenti italiani che per qualsiasi motivo rimpatriino per disposizione e con richiesta di un regio agente diplomatico o consolare, in numero di dieci (posti interi) per i piroscafi che hanno meno di mille tonnellate di stazza, con l'aumento di uno ogni duecento tonnellate o frazione di duecento tonnellate al disopra delle mille, fino al numero di trenta. I fanciulli d'età superiore ai tre ed inferiore ai dodici anni pagheranno una lira al giorno; e nulla quelli sotto i tre anni.

È, però, data facoltà ai regi Agenti diplomatici o consolari di far occupare un numero complessivo di posti doppio di quello sopra indicato; nel qual caso il prezzo di trasporto per gli indigenti imbarcati in soprannumero sarà ragguagliato al terzo del nolo massimo concesso al piroscafo giusta il precedente articolo 14.

Il vettore sarà pure tenuto, su richiesta dell'autorità diplomatica o consolare, a trasportare nel Regno, senza limitazione di numero ed al prezzo indicato nel precedente capoverso, gli iscritti di leva e i militari che si trovino all'estero a scopo di lavoro, ed a restituirli, alle stesse condizioni, su richiesta prefettizia, al porto di provenienza, dopo che essi abbiano adempiuto ai loro obblighi.

Art. 26.

L'emigrante potrà intentare azione per restituzione di somme, per risarcimento di danni e per ogni controversia relativa alla presente legge *od al suo regolamento*, contro il vettore o il rappresentante, anche quando questo sia personalmente responsabile, con domanda su carta libera al Commissariato, *od alle altre autorità da determinarsi dal regolamento.*

Se l'emigrante si trovi all'estero, la domanda deve essere fatta entro sei mesi dall'arrivo al porto di destinazione, o ad altro porto quando l'emigrante non abbia potuto arrivare a quello; e se l'emigrante si trovi nel Regno, dentro tre mesi dalla data di partenza indicata nel biglietto d'imbarco, se l'imbarco non avvenne, oppure dentro tre mesi dalla data di arrivo nel Regno, se egli sia stato respinto dal paese di destinazione in forza delle leggi locali sull'immigrazione.

La citazione del rappresentante interrompe la decorrenza dei termini contro il vettore, quand'anche non sia stata notificata a quest'ultimo.

Art. 27.

Le liti delle quali all'articolo precedente saranno giudicate da una Commissione arbitrale, avente sede in ogni capoluogo di provincia.

La Commissione sarà composta del presidente del Tribunale o di chi ne fa le veci, che la presiede, del Procuratore del Re, di un consigliere di Prefettura e di due membri eletti dal Consiglio provinciale *anche al di fuori del proprio seno.*

Il presidente del Tribunale e il Procuratore del Re potranno

farsi rappresentare, l'uno da un giudice, e l'altro da un sostituto procuratore del Re.

I due membri eletti dal Consiglio provinciale potranno essere sostituiti da due supplenti, eletti anch'essi dal Consiglio provinciale.

Per gli effetti del procedimento, l'emigrante s'intenderà domiciliato presso il prefetto a cui il ricorso fu presentato o trasmesso.

La Commissione arbitrale della provincia nella quale l'emigrante trattò per l'imbarco sarà competente, nonostante qualsiasi patto in contrario; non sarà tenuta all'osservanza delle forme e dei termini stabiliti per l'istruzione delle cause davanti alle autorità giudiziarie e per la notificazione delle sentenze; e giudicherà con le norme di procedura che verranno indicate nel regolamento, il quale provvederà anche al modo per la notificazione della sentenza.

Le Commissioni decidono con l'intervento di tutti e cinque i membri e a maggioranza di voti.

Le sentenze delle Commissioni sono definitive e non possono essere impugnate, nè con mezzi ordinari nè con mezzi straordinari, salvo il ricorso per incompetenza o a eccesso di potere di cui all'articolo 3, n. 3, della legge 31 marzo 1877, n. 3761 (serie 2^a).

In caso di condanna di un vettore, o di un rappresentante personalmente responsabile, al pagamento di una somma a favore di un emigrante, se chi subì la condanna non dimostri di avere eseguito il pagamento entro quindici giorni dalla data della notificazione, il Commissariato, su decreto del Ministro degli affari esteri, preleverà dalla cauzione le somme necessarie, per distribuirle a coloro cui spettano secondo la sentenza.

Se gli emigranti da indennizzarsi si trovino all'estero, le somme rimarranno a disposizione del Commissariato, che ne curerà l'invio a spese del vettore, o, secondo i casi, del rappresentante. Ove gli emigranti da indennizzarsi siano irreperibili, le somme saranno dal Commissariato depositate nella Cassa depositi e prestiti per conto degli aventi diritto.

Tutte le carte e gli atti relativi al giudizio, e le sentenze, come pure i documenti che gli emigranti debbano presentare alle Commis-

sioni arbitrali, saranno esenti da tassa di bollo, di registro e di legalizzazione.

Esaurita la procedura, il prefetto trasmetterà gli atti alla regia procura, perchè esamini se vi sia luogo a giudizio penale.

Le controversie relative a somme o valori non eccedenti lire cinquanta, che insorgano nel luogo d'imbarco tra emigranti e vettore, oppure tra emigranti e locandieri, barcaiuoli, facchini, o altri che abbiano prestata all'emigrante l'opera loro, saranno giudicate dall'ispettore dell'emigrazione, il quale provvederà senza formalità di giudizio, sentite le parti ed anche in assenza di quella che non fosse comparsa, quantunque debitamente chiamata. Egli dovrà fare di ogni cosa apposto verbale, in seguito del quale sarà esteso il relativo provvedimento, che si avrà come titolo esecutivo. Contro di questo provvedimento non si farà luogo ad opposizione od appello.

Art. 27 bis.

È data facoltà all'emigrante di far valere i suoi diritti nei modi e nei termini indicati nell'articolo 26, oppure di farli valere davanti l'autorità giudiziaria ordinaria, nelle forme e nei termini stabiliti dalla legge comune.

Art. 28.

Il vettore verserà alla Cassa dei depositi e prestiti, in una delle sezioni di regia tesoreria provinciale, otto lire per ogni posto intero d'emigrante, quattro per ogni mezzo posto e due per ogni quarto di posto. Saranno pure versate alla Cassa dei depositi e prestiti le tasse di patente, le pene pecuniarie e ogni altro reddito eventuale dipendente dalla presente legge.

Tali versamenti saranno attribuiti a un *Fondo per l'emigrazione*, il quale sarà investito in titoli di Stato, o guarentiti dallo Stato, nella parte di esso che non sia devoluta a soddisfare le spese per il servizio dell'emigrazione.

La parte a ciò destinata sarà tenuta dalla Cassa depositi e prestiti in conto corrente fruttifero al saggio d'interesse dei depositi volontari,

e calcolato a tenore dell'articolo 44 del regolamento 9 dicembre 1875, n. 2802 (serie 2^a).

I prelevamenti da questo conto corrente si faranno su domanda del Commissario generale, *previa registrazione della Corte dei conti.*

S'intendono estese al bilancio del Fondo per l'emigrazione in quanto si riferisce al controllo della Regia Corte dei conti, le disposizioni del testo unico della legge sull'Amministrazione e sulla Contabilità generale dello Stato, approvato con regio decreto 17 febbraio 1884, n. 2016 (serie 3^a) e del relativo regolamento approvato con regio decreto 4 maggio 1885, n. 3074 (serie 3^a).

Il bilancio del Fondo per l'emigrazione, sul quale graveranno le spese per il Commissariato, e per i servizi ad esso attinenti (*compresi quelli contemplati nell'articolo 25, in quanto concerne il rimpatrio di indigenti, e nell'articolo 33 della presente legge*) secondo le norme fissate dal regolamento, verrà presentato ogni anno al Parlamento, che lo esamina e vota separatamente.

Il Fondo per l'emigrazione è messo sotto la vigilanza di una Commissione permanente, composta di tre senatori e di tre deputati, da nominarsi dalle rispettive Camere in ciascheduna Sessione. Essi continueranno a far parte della Commissione anche nell'intervallo tra le Legislature e le Sessioni. La Commissione pubblicherà ogni anno una relazione che sarà presentata al Parlamento dal Ministro degli affari esteri.

Art. 29.

Il Ministro degli affari esteri può, d'accordo col Ministro dell'interno, imporre condizioni di tutela e cauzioni speciali per l'arruolamento di emigranti non compresi nel capo II della presente legge, e che sia fatto da parte di agenzie d'affari, imprese, o privati, cittadini o stranieri, con vincolo determinato di lavoro, o di mercede, o di tempo, o di luogo.

Il Commissariato può sospendere qualsiasi arruolamento, che si compia all'infuori dell'ingerenza governativa, e, dopo assunte opportune informazioni, vietarlo, qualora risulti dannoso agli emigranti; denunziando, se ne sia il caso, gli arruolatori all'autorità giudiziaria.

In qualunque caso di *arruolamento*, data la presentazione di reclamo per parte dell'emigrante, o di chi per esso, durante l'esecuzione del contratto, o nei *trenta* giorni successivi al suo termine, o nei *trenta* giorni dall'abbandono dei lavori, sarà ammesso, per la determinazione dei danni, il procedimento arbitrale indicato nell'articolo 27. Le condizioni d'eventuale prestazione e di svincolo della cauzione saranno determinate di volta in volta, secondo le singole operazioni di arruolamento.

Sono applicabili a questi arruolamenti ed ai relativi contratti di lavoro le disposizioni degli ultimi due capoversi dell'articolo 18.

I Comitati di cui all'articolo 10, eserciteranno il loro ufficio anche a favore dell'emigrazione diretta verso paesi non transoceanici.

Art. 29 bis.

Il Ministro degli affari esteri potrà destinare ispettori d'emigrazione viaggianti all'estero (in conformità dell'articolo 12, primo capoverso, della presente legge) oltre che nei paesi transoceanici, anche negli altri principali centri d'emigrazione italiana; e potrà pure, sentito il Comitato dell'emigrazione, destinarvi speciali incaricati temporanei con la qualifica di addetti consolari per l'emigrazione.

Art. 31.

Saranno puniti:

coll'arresto fino a sei mesi e con ammenda sino a 1000 lire coloro che provochino o favoriscano l'emigrazione di una o più persone, contro le prescrizioni delle leggi o dei regolamenti, o contro il divieto posto dal Ministro degli affari esteri, in forza dell'articolo 1, ultimo capoverso, e coloro che dirigano emigranti ad agenti di emigrazione stabiliti fuori del Regno, o ad imbarcarsi in porti stranieri;

con ammenda fino a 300 lire, i contravventori all'articolo 1;

coll'arresto fino a tre mesi e con ammenda fino a 1000 lire i contravventori alla prima parte dell'articolo 13;

con ammenda fino a 1000 lire il vettore che intrometta, tra sè e l'emigrante, altri mediatori che non siano i propri rappresentanti de-

bitamente riconosciuti, o *gli organi indicati nell'articolo 16 bis*; e con la stessa pena il vettore o il suo rappresentante che facciano figurare come emigranti spontanei, viaggianti con danaro proprio, persone che abbiano invece il nolo pagato, in tutto o in parte, da Governi esteri o da private Imprese; e, in caso di recidiva, con ammenda sino a 2000 lire;

con ammenda sino a 1000 lire, i *rappresentanti* contravventori al *quarto* capoverso dell'articolo 16;

con ammenda fino a 2000 lire i contravventori all'articolo 23;

con ammenda fino a mille lire le altre contravvenzioni alla presente legge o al suo regolamento, sia che trattisi di vettori, di rappresentanti, d'impresе, d'agenzie d'affari o di privati, non compresi, in questi, gli emigranti; *eccettuate le contravvenzioni alle norme regolamentari relative al ritardo nei viaggi in servizio d'emigrazione, per le quali l'ammenda può estendersi fino a 500 lire per ogni giorno di ritardo*;

con ammenda fino a 500 lire i contravventori alle ordinanze del Ministro degli affari esteri in materia di emigrazione, oppure a quelle emesse dal Commissariato su conforme parere del Consiglio o del Comitato per l'emigrazione, nell'interesse dell'igiene, della tutela o della sicurezza degli emigranti.

Qualora il vettore sia una Compagnia di navigazione, le pene stabilite dalla presente legge contro il vettore si applicheranno a coloro che abbiano agito come rappresentanti della Compagnia, e il pagamento delle pene pecuniarie da costoro incorse sarà garantito dalla cauzione della Compagnia stessa.

Copia delle ordinanze e delle sentenze per i reati previsti dalla presente legge sarà trasmessa al Ministro degli affari esteri, per i provvedimenti di sua competenza, rispetto alla patente, a norma dell'articolo 13.

Art. 32.

Un regolamento da approvarsi, e da modificarsi, ove occorra, con decreto reale, sentito il parere del Consiglio di Stato, conterrà, oltre quelle già accennate, le norme:

1° per determinare a quali degli uffici dipendenti dal Commissariato spetti la franchigia postale e telegrafica ;

2° per determinare i requisiti di capacità e di moralità dei vettori e dei loro *mandatari, procuratori, delegati alla firma e rappresentanti*;

3° per *sussidiare, sotto determinate condizioni*, e disciplinare patronati di protezione o altre istituzioni a vantaggio degli emigranti, costituiti per iniziativa privata ;

4° *per determinare in quali circostanze possa essere vietato di uscire dal Regno a emigranti non muniti di passaporto per l'estero, o a persone che accompagnano minorenni in contravvenzione alla legge od al regolamento* ;

5° per determinare in quali casi e a quali condizioni il Ministro degli affari esteri possa obbligare i vettori al trasporto di missionari, o di suore che facciano opera profittevole all'emigrazione italiana, o di membri del Consiglio dell'emigrazione, o di funzionari e delegati speciali del Commissariato, a scopo di ispezioni o di informazioni nell'interesse dell'emigrazione ;

6° *per stabilire le norme cui dovranno sottostare i privati per la pubblicazione di notizie concernenti la domanda di mano d'opera italiana per paesi esteri* ;

7° per regolare la tutela degli emigranti giunti nei porti d'imbarco, anche mediante l'istituzione di ricoveri da costruirsi e da esercitarsi o direttamente dal Commissariato dell'emigrazione, o da associazioni di vettori nazionali, o da privati, udito il parere del Consiglio dell'emigrazione ;

8° *per stabilire che lo spazio minimo da assegnarsi a ciascun emigrante nei dormitorii dei piroscafi addetti al servizio dell'emigrazione sia di metri cubi 2.75 nel corridoio superiore e di metri cubi 3 nei locali inferiori ritenuti idonei dalle Commissioni ordinarie o straordinarie di visita* ;

9° *per determinare i requisiti che debbono avere i piroscafi addetti ai servizi dell'emigrazione, e per stabilire un minimo di tonnellaggio e un massimo di età di essi ; tenuto presente che la velocità normale di navigazione non debba essere inferiore a dieci miglia nautiche all'ora per*

i piroscafi che alla data di questa legge già si trovino iscritti in patenti di vettori, e non inferiore a dodici miglia per i piroscafi che vi saranno iscritti posteriormente; e che i piroscafi che vi saranno iscritti dopo il 31 dicembre 1907 debbano, inoltre, essere a doppia elica e possedere tutti, nazionali e stranieri, la classificazione 100-A-1-1 del Registro italiano, esclusa ogni equipollenza;

10° *per determinare che dopo un anno dalla data di questa legge siano radiati dalle patenti i piroscafi, attualmente in esse iscritti, che non abbiano la classificazione indicata nel precedente paragrafo 9°; dopo tre anni quelli che abbiano una velocità normale inferiore a dodici miglia, e dopo dieci anni quelli che non siano muniti di doppia elica, purchè non oltre il limite d'età che sarà fissato dal regolamento;*

11° *per determinare che i vettori, i quali, alla data della presente legge, hanno iscritto in patente un solo piroscavo di loro proprietà, avente i requisiti prescritti, possano fruire della patente stessa, ma non oltre due anni dalla data predetta, e possano inoltre valersi, entro tal termine, di un piroscavo preso a nolo;*

12° *per stabilire l'accertamento delle condizioni relative alla velocità e per limitare allo stretto necessario le fermate dei piroscafi nei porti di scalo;*

13° *per determinare la qualità e quantità del vitto e le condizioni di alloggio, o le indennità relative, nei casi di ritardo di partenze o di soggiorno degli emigranti negli scali intermedi o porti di rilascio, o nei casi che l'emigrante venga per qualsiasi motivo respinto dal porto d'imbarco o d'arrivo; e per determinare le razioni di bordo e quanto altro sia ritenuto utile a migliorare le condizioni della traversata;*

14° *per determinare la quantità massima del bagaglio, che ogni emigrante può portar seco senza spesa di nolo, e l'indennità che gli spetti in caso di smarrimento o di danno;*

15° *per tutelare, nei loro rapporti coi vettori, sia prima dell'imbarco, sia sui piroscafi, la condizione degli emigrati italiani che rimpatriano in terza classe od in classe equivalente, anche approdando prima ad un porto straniero; e per estendere ai rimpatrianti stessi le*

garanzie stabilite dalla presente legge che si ritengano applicabili, anche, eventualmente, per quanto riguarda la fissazione di un nolo massimo.

16° per stabilire e coordinare le regole di tutela di tutti gli emigranti che si dirigono ai confini anche di terra, arruolati, favoriti o spontanei, con o senza precedenti impegni presi con i vettori o loro rappresentanti;

17° per stabilire che, quando concorrano motivi d'ordine pubblico, o altri di riconosciuta gravità, il Commissariato possa permettere e disciplinare l'imbarco di emigranti in qualsiasi porto sì nazionale che straniero, anche su piroscafi non appartenenti a vettori;

18° e, finalmente, per disciplinare tutto ciò che concerne l'igiene e la sicurezza dell'emigrazione.

Art. 33.

Agli articoli 81 e 82 del testo unico delle leggi sul reclutamento dell'esercito, e all'articolo 36 del testo unico delle leggi sulla leva marittima, è sostituito il seguente:

Il servizio della leva all'estero è affidato alle Regie autorità diplomatiche e consolari.

Gl'inscritti residenti regolarmente all'estero possono farsi visitare presso la Regia Legazione od il Regio Consolato più vicino; e, secondo il risultato di questa visita, vengono arruolati nella categoria che loro spetta, o mandati rivedibili, o riformati, ovvero mandati a leve successive per legittimi impedimenti.

Gl'inscritti nati e residenti all'estero o espatriati *con ascendenti o col tutore*, prima di aver compiuto il sedicesimo anno di età in America, Oceania, Asia (esclusa la Turchia), Africa (esclusi i domini e protettorati italiani, l'Egitto, la Tripolitania, la Tunisia, l'Algeria e il Marocco), qualora vengano arruolati, sono provvisoriamente dispensati dal presentarsi alle armi, finchè duri la loro residenza all'estero. In caso di mobilitazione generale dell'esercito e dell'armata, saranno obbligati a presentarsi con quelle eccezioni

però che verranno allora stabilite, in relazione alla possibilità in cui essi si trovino di rimpatriare in tempo utile.

La dispensa provvisoria di cui nel precedente capoverso diviene assoluta e definitiva all'età di 32 anni compiuti.

I militari di cui sopra, rientrando nel Regno, *prima d'aver compiuto il 32° anno di età*, devono immediatamente darne notificazione al Distretto militare se appartenenti all'Esercito, alla Capitaneria di porto se appartenenti all'Armata, e presentarvisi per compiere i loro obblighi di servizio militare. Contravvenendo a queste prescrizioni, sono dichiarati disertori.

Agli iscritti di leva di cui tratta il terzo capoverso del presente articolo, allorchè si trovino all'estero a scopo di lavoro, od in condizioni d'indigenza, potrà, per disposizione del Ministro degli affari esteri, essere concessa la visita medica a carico del Fondo per la emigrazione. Il servizio di visita sarà per tutti gli iscritti, e dovunque, gratuito, quando possa compiersi dai medici militari indicati nell'articolo 11.

Il regolamento determinerà i casi in cui gli iscritti di leva non contemplati nel predetto terzo capoverso, possano, se arruolati in 1ª categoria, essere, d'anno in anno, autorizzati, per motivi di riconosciuta importanza, a ritardare la loro presentazione alle armi, non oltre però il 1° dicembre dell'anno in cui compiano il 25° di età.

Art. 35 bis.

L'articolo 13 del vigente Codice civile è modificato come segue:

Il cittadino che ha perduto la cittadinanza per alcuno dei motivi espressi nell'articolo 11 la ricupera, purchè

1° rientri nel regno;

2° dichiararsi davanti l'uffiziale dello stato civile di rinunziare alla cittadinanza straniera e di fissare, e fissi realmente entro l'anno, il suo domicilio nel regno.

Non sarà ritenuta necessaria tale dichiarazione per coloro che abbiano ristabilito e mantenuto nel regno il loro domicilio per oltre un triennio.

Disposizioni transitorie.**Art. 37.**

I rappresentanti di vettori, nominati in forza della legge 31 gennaio 1901, n. 23, non residenti in capoluoghi di circondario, cesseranno dall'operare in materia di emigrazione sei mesi dopo la data della presente legge; od in qualsiasi tempo entro i sei mesi, se ne ricevano avviso scritto dall'autorità prefettizia, per disposizione del Commissariato, in seguito ad istituzione dei servizi indicati nell'articolo 16 bis.