

XLV.

TORNATA DEL 26 GENNAIO 1901

Presidenza del Vicepresidente CANNIZZARO.

Sommario. — *Nomina delle Commissioni d'istruttoria e di accusa.* — *Seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni sull'emigrazione » (N. 29 - urgenza)* — *Approvazione dell'art. 10* — *All'art. 11 parlano i senatori Odescalchi, Lampertico, relatore, Vitelleschi, il ministro degli affari esteri ed il ministro della marina* — *Approvazione degli art. 11 e 12* — *All'art. 13 parlano i senatori Vitelleschi, Municchi, Lampertico, relatore, Odescalchi ed il ministro degli affari esteri* — *Approvazione dell'art. 13* — *Agli articoli 14 e 15 parlano i senatori Visocchi, Pisa e Lampertico, relatore* — *Approvazione degli articoli 14 e 15* — *Rincio al 28 corrente del seguito della discussione.*

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, ed i ministri degli affari esteri, della marina, della guerra, delle finanze e del tesoro.

CHIALA, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato.

Nomina delle Commissioni d'istruttoria e di accusa.

PRESIDENTE. Debbo render conto al Senato dell'incarico ricevuto di comporre le due Commissioni prescritte dagli articoli 5 e 26 del nuovo regolamento giudiziario.

Leggo, per ordine alfabetico, i nomi dei componenti la Commissione istruttoria permanente stabilita in conformità dell'art. 5 del nuovo regolamento giudiziario:

Membri effettivi i senatori: Bianchi Francesco, Bonasi, Municchi, Pagano-Guarnaschelli, Puccioni e Taiani.

Supplenti i senatori: Borgnini, Cefaly, Gloria, Inghilleri, Manfredi, Pellegrini, Rattazzi, Serena.

Leggo, sempre per ordine alfabetico, i nomi dei componenti la Commissione di accusa, prescritta dall'art. 26 dello stesso regolamento.

Membri effettivi i senatori: Baccelli Giovanni, Canonico, Cardona, Caselli, Di Marco, Giorgi, Ghiglieri, Pascale.

Supplenti i senatori: Cerruti Carlo, Gabba, Lucchini Giovanni, Schupfer.

Seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni sull'emigrazione » (N. 29 - urgenza).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni sull'emigrazione ».

Come il Senato ricorda, ieri furono approvati i primi nove articoli.

Do lettura ora dell'art. 10.

Art. 10.

Nei luoghi di emigrazione potranno essere istituiti Comitati mandamentali o comunali per l'emigrazione, con funzioni gratuite, composti del pretore, o, in mancanza, del giudice conciliatore, del sindaco o di chi ne fa le veci, di un parroco o di un ministro del culto, di un medico (designati questi tre ultimi dal Commissariato) e di un rappresentante di società operaie o agricole locali, scelto dal Consiglio comunale.

I membri elettivi durano in carica tre anni e sono rieleggibili.

Il Comitato è presieduto dal pretore o in sua mancanza dal sindaco.

(Approvato).

Art. 11.

Il medico o uno dei medici di bordo, sulle navi che trasportano emigranti, dovrà appartenere al corpo dei medici della marina militare, in servizio attivo o ausiliario; e verrà designato dal Ministro della marina, su richiesta del Commissariato. A tali medici sarà affidato anche il servizio di vigilanza a bordo delle navi nell'interesse dell'emigrazione, secondo le norme che verranno determinate dal Regolamento. Essi saranno retribuiti a cura del *Fondo per l'emigrazione*, nella cui cassa il vettore dovrà versare le competenze loro dovute nella misura che verrà determinata dal Regolamento.

Il vettore sarà obbligato di fornire gratuitamente ai detti medici, anche pel ritorno, il vitto e una cabina di prima classe.

Su questo articolo ha facoltà di parlare l'onorevole Odescalchi, primo iscritto.

ODESCALCHI. Onorevoli colleghi l'art. 11, come è formulato, avrà, secondo me, per conseguenza un grave inconveniente ed una ingiustizia, mentre con una lievissima correzione potrebbe divenire un articolo utilissimo.

Convengo della necessità che siavi chi invigili e tuteli gli emigranti durante il viaggio, e riconosco eziandio che migliore scelta non si potrebbe fare di quella di un medico della marina militare, perchè esso può egregiamente servire alle due funzioni di prestare le sue cure di medico, ove occorrono, e di vigilare nella disciplina, sia come medico sia come appartenente

ad un corpo militare. Ma, o signori, le Compagnie di navigazione, o gli armatori, sono già forniti di medici, che per la massima parte, sono egregie persone, che prestano un servizio ottimo, come io stesso ho avuto occasione di constatare.

Ora non è possibile che una Società di navigazione o un armatore, proprietario di uno o più bastimenti che facciano questo servizio, sieno obbligati dalla legge a prendere un medico, e licenziarne un altro, spezzando così la di lui carriera, o, se di carriera non si vuol riconoscere, e togliere a persone degnissime il modo di provvedere al vivere.

In questo modo avrete un pugno di nuovi individui che giustamente andranno ad accrescere il partito già troppo grande dei malcontenti in Italia, ed a ragione, perchè non c'era motivo di gettare sul lastrico chi onestamente e giustamente adempiva ad un ufficio. Come questo si potrebbe evitare? In un modo facilissimo: invece di farlo tassativamente si dica che ciò sarà fatto a misura che se ne presenterà l'occasione. Così, andando gradatamente, per una cosa che non offre nessuna urgenza, si riuscirebbe ad ottenere il doppio scopo, quello di avere infine dei medici militari su tutti i bastimenti, e non licenziare in atto tutti quelli che ora prestano lodevole servizio. Io non so chiamare altrimenti che ingiusto quello che è il portato necessario di questo articolo.

Il nostro collega, relatore, vi proporrà in proposito un ordine del giorno. Io in massima non credo molto alla efficacia degli ordini del giorno; in questo caso poi non ci credo punto. Perchè una frase che invita il Ministero della marina ad usar tolleranza, acciocchè questi medici dal servizio privato vadano di preferenza nella marina militare, non è pratica, ed il vero risultato sarà che queste persone, saranno gettate sul lastrico.

Emendare l'applicazione di una legge senza introdurre nella legge stessa un emendamento, non è possibile; e qui c'è un inconveniente grave, per una piccola cosa; il modo di correggerla sarebbe facilissimo, senza che con questo si vada ad alterare il principio della legge.

Io proporrei quindi che invece di applicare le disposizioni di questo articolo tutto in una volta, lo si facesse gradatamente.

Non ho altro a dire.

PRESIDENTE. Non essendo presente il senatore Secondi che si era iscritto su questo articolo 11, ha facoltà di parlare il relatore senatore Lampertico.

LAMPERTICO, *relatore*. Su questo articolo l'Ufficio centrale ha proposto un ordine del giorno. L'Ufficio centrale non si illude, ma non per la ragione addotta dal senatore Odescalchi, che cioè gli ordini del giorno non continuo. Io men che mai potrei dir questo, perchè, ad esempio, la legge, che oggi regola tutto l'ordinamento bancario, in gran parte è dovuta a un ordine del giorno *sui generis*, come suole essere chiamato, del Senato. L'Ufficio centrale bensì riconosce, che le speranze espresse coll'ordine del giorno non sono gran cosa.

I medici, che hanno fatto sentire in modo onorevolissimo i loro lagni, bisogna distinguerli in tre categorie.

Vi sono i medici in pianta organica, e questi, non parliamo verso di chi, hanno veramente un diritto. Poi vi sono altri, che passano lunghi e lunghi anni in questo servizio, ed infine altri che fanno un viaggio o due, tanto per meglio esercitare il loro tirocinio.

Evidentemente dunque la condizione di questi medici è diversa.

L'Ufficio centrale aveva tanto maggiore obbligo di andar cauto per non compromettere le conseguenze di diritto, le quali possono essere verso le Società di navigazione, ma potrebbero anche accamparsi verso lo Stato.

Poste le cose come sono, e per quel riserbo che l'Ufficio centrale ha dovuto imporsi, non vi era altra via, che l'ordine del giorno proposto.

Siccome oggi non è presente un nostro collega, che avrebbe parlato su questo argomento è un debito di lealtà e di onore per noi di parlarne.

Con mio rincrescimento non posso proporre niente di più di quello che sta nell'ordine del giorno. Si tratta di persone, le quali per molti anni adempiono al loro ufficio, per i quali in fine non si prende alcun provvedimento.

Questo in generale io deploro per tutte le amministrazioni dello Stato, e lo deploro anche in occasione di questo disegno di legge.

Non potendo proporre di più, io mi limito in nome dell'Ufficio centrale, a pregare il Governo, che voglia attestare anche innanzi al

Senato, la perfetta conformità d'idee, che ha coll'Ufficio centrale quanto all'ordine del giorno proposto.

Aggiungo poi la preghiera, che negli ordinamenti della marina si vegga, se non sia il caso d'introdurre un qualche temperamento, che tenda a lenire la delusione, alla quale ha accennato il senatore Odescalchi.

Ed in nome mio aggiungo, perchè non ho potuto prendere intelligenza con i colleghi dell'Ufficio centrale, che il collega Odescalchi, a mio parere, ha suggerito alcunchè di pratico e positivo.

VITELLESCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VITELLESCHI. Non mi sono trovato presente al discorso del senatore Odescalchi, quindi non so che cosa egli abbia detto o proposto; però mi sono trovato per caso ieri a parlare con un senatore che ha dovuto partire, il quale si interessava di questa questione, e rimpiangeva che non gli fosse consentito di rimanere per trattarla dinanzi a voi.

Egli mi accennò le difficoltà che impediscono a questi medici di conseguire il beneficio che probabilmente l'Ufficio centrale vorrebbe procurar loro con il suo ordine del giorno.

Pare che la maggior parte di questi medici abbiano oltrepassato l'età per poter concorrere, e che quindi, allo stato attuale delle cose, questa proposta, a parità di condizioni, sarebbe per loro perfettamente priva di senso.

Quindi si chiedeva se, per mezzo di regolamento od in qualche altro modo, non si fosse potuto stabilire che eccezionalmente, per questa classe di medici che ha servito (e che, se non ha dei diritti dal punto di vista giuridico, ne ha certo dal lato morale), si tenesse conto dei servizi prestati, e si potesse disporre in modo che per coloro, dei quali si tratta, fosse consentito derogare alla legge suprema, quella dell'età che loro impedirebbe di concorrere.

Io, *relata refero*, perchè non conosco la questione, ma siccome questo senatore me ne ha parlato, raccomandandomela, espongo quello che mi è stato detto.

VISCONTI-VENOSTA, *ministro degli affari esteri*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VISCONTI VENOSTA, *ministro degli affari esteri*. Per meglio comprendere la disposizione del-

l'articolo che ora si discute, non sarà inutile il farne alquanto la genesi.

Nel primitivo progetto di legge il medico della marina militare non figurava; figurava invece un commissario viaggiante incaricato di esercitare la sorveglianza a vantaggio degli emigranti e la spesa relativa era a carico del fondo di emigrazione. Nacque, in seguito, la preoccupazione che questa spesa, a carico del fondo di emigrazione, che da alcuni calcoli fatti sembrava non indifferente, fosse soverchia e prendesse troppa parte di questo fondo, che è destinato a vantaggio degli emigranti.

Da qui l'idea di affidare l'ufficio di commissario ad un medico della marina militare, il quale fosse nello stesso tempo incaricato del servizio sanitario a bordo dei bastimenti addetti al trasporto degli emigranti.

In questo modo riusciva giustificato l'aggravio a carico del vettore, perchè il vettore di un servizio sanitario a bordo avrebbe pur sempre avuto bisogno, e, nello stesso tempo, la qualità del medico della marina militare, che dipende dal Governo, e non già dal vettore ossia dall'interessato, offriva le condizioni necessarie per garantire un efficace controllo. E difatti questa soluzione nell'altro ramo del Parlamento incontrò un largo consenso e quasi nessuna contraddizione.

Fu dopo l'approvazione della legge nell'altra Camera che sorsero dei vivaci reclami da parte dei medici borghesi delle Compagnie di navigazione.

L'onorevole senatore Lampertico ha ricordato come si eserciti questo servizio sanitario dalle Compagnie. Esso si esercita da tre categorie di medici, ma che si possono poi ridurre a due, e cioè, dai medici stabili, quelli che sono in ruolo, e dagli altri medici che, più o meno, sono sempre dei medici avventizi. Solo i primi in verità possono parlare di diritti o di situazioni acquisite. Ma intorno ai diritti ed alle situazioni acquisite da questi medici stabili, io credo che noi non possiamo avere alcuna preoccupazione. In primo luogo essi sono in assai piccolo numero. Non ho i dati per tutte le Compagnie, ma mi risulta che presso la Compagnia di navigazione generale italiana essi non sarebbero che sei. E basta riflettere che molte sono le linee di navigazione che queste Compagnie esercitano e che non sono soggette alle leggi di emigrazione e dove la

presenza del medico militare non è richiesta, per persuadersi che sulla sorte dei medici stabili si può essere tranquilli. Anche dopo l'approvazione della legge, oltre gli stabili, un certo numero di medici avventizi sarà sempre necessario.

Per quanto riflette questi ultimi, non mi nascondo che nessuna riforma può compiersi senza ledere qualche interesse. Però, riconosco che questi interessi devono essere presi in considerazione e che se qualche danno è inevitabile, giova però fare il possibile perchè ciò avvenga nelle minori proporzioni possibili.

L'Ufficio centrale ha presentato un ordine del giorno, il quale vorrebbe che nei concorsi per la nomina di medici della marina militare, questi medici già addetti al servizio delle compagnie, debbano, a parità di condizioni, aver la preferenza.

Non ho bisogno di dire che il Governo accetta quest'ordine del giorno.

Ma lo stesso relatore dell'Ufficio centrale ha espresso il timore che il suo ordine del giorno non possa recare che un beneficio assai limitato, quantunque sia evidente che i nuovi servizi imposti da questa legge ai medici della marina militare, metteranno l'amministrazione della marina nella necessità di accrescerne il numero.

Può darsi che il beneficio sia limitato, ma non sarà impossibile fare qualcosa di più.

Credo di poter osservare che il regolamento vigente stabilisce che quando i viaggiatori su una nave sono più di mille, debbano essere adibiti alla nave stessa due medici.

Secondo le probabilità, il regolamento per l'esecuzione della nuova legge non si limiterà a mantenere a mille il numero di emigranti, sino alla concorrenza del quale un solo medico è sufficiente. Lo stesso art. 32 della legge, in cui sono enumerate le materie che dovranno essere argomento del regolamento, annovera anche la « determinazione del numero dei medici a bordo in relazione al numero degli emigranti imbarcati », il che già indica l'opportunità preveduta dalla legge stessa di modificare su questo punto il regolamento vigente.

È dunque da credere che il limite attuale sarà abbassato, e che ciò aprirà la via al collocamento di un maggior numero di medici borghesi.

Io mi associo al relatore dell' Ufficio centrale nell'esprimere il voto che nel regolamento si possano adottare a questo proposito tutti i temperamenti possibili, rimanendo però fermo il concetto che la sorveglianza debba essere esercitata da medici della marina militare che, per essere del tutto indipendenti dalle compagnie e dagli armatori, pei loro vincoli di disciplina, per la loro diretta responsabilità verso il Governo, offrono tutte quelle guarentigie che la legge si propone di ottenere.

MORIN, *ministro della marina*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORIN, *ministro della marina*. Io ho poco da aggiungere a quanto disse ora molto autorevolmente il collega degli affari esteri, in relazione all'argomento che si discute.

Accetto completamente l'ordine del giorno dell' Ufficio centrale relativo alle norme da tenersi nei prossimi concorsi per ammissioni nel corpo medico della marina; ma riconosco, come faceva osservare l'onor. senatore Lampertico, che, pur accettando con lo spirito più largo quanto è espresso in quest'ordine del giorno, non si apre il campo a molte speranze ai medici della marina mercantile.

Attualmente il limite di età stabilito per l'ammissione ai concorsi per l'ammissione nel corpo sanitario della marina è di 30 anni; l'esame che si richiede è vasto e difficile. Non so se, per età, e anche per disposizione, i medici che ora prestano servizio sopra i bastimenti di emigranti potrebbero o vorrebbero assoggettarsi all'alea di un concorso.

Potrebbe forse elevarsi, nell'interesse loro, il limite di età; ma un tale provvedimento mi sembrerebbe in realtà eccessivo in relazione allo scopo che si vuole raggiungere, e la sua applicazione non andrebbe esente da difficoltà. Poichè abbiamo anche per i medici la legge che impone, a seconda del grado, l'uscita dai quadri del corpo attivo, ad un determinato limite di età.

Elevando di troppo il limite di ammissione, si correrebbe il rischio di avere degli ufficiali sanitari costretti a passare al servizio ausiliario, mentre non avrebbero ancora raggiunto il diritto a pensione.

Dei due temperamenti proposti per giovare in qualche misura agli attuali medici che pre-

stano il servizio sopra i bastimenti degli emigranti, vale a dire quello suggerito dal senatore Odescalchi e quello indicato dal senatore Vitelleschi, credo che nessuno si potrebbe adottare.

Il senatore Odescalchi propone che, sino ad estinzione, il Governo si valga come commissari, degli attuali medici della marina mercantile; ma non è evidentemente ammissibile che si affidino le funzioni di sindacato, proprie dei commissari governativi, ad impiegati delle compagnie o degli armatori delle navi sulle quali questo sindacato si deve esercitare.

Ammettere, come vorrebbe il senatore Odescalchi, nel Corpo sanitario della marina questi medici, con speciali disposizioni di privilegio, all'infuori di ogni condizione, all'infuori di ogni concorso, non solo non sarebbe opportuno ma risulterebbe contrario alla legge organica della costituzione dei corpi della regia marina.

Dunque nessuno di questi provvedimenti è attuabile.

Non rimane purtroppo altro che accettare, per la portata che ha, e per i vantaggi molto problematici che offre, l'ordine del giorno dell' Ufficio centrale, ed è questo che il Governo fa, quantunque abbia in verità la coscienza di fare molto poco.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare e non essendovi proposte, pongo ai voti l'articolo II nel testo che ho letto.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 12.

Negli Stati verso i quali si dirige a preferenza l'emigrazione italiana, saranno istituiti a cura del Ministro degli esteri, anche mediante accordi coi rispettivi Governi, uffici di protezione, d'informazione e d'avviamento al lavoro.

Il Ministro degli esteri nominerà, secondo le norme che verranno stabilite nel Regolamento, ispettori d'emigrazione viaggianti nei paesi transoceanici. Avrà facoltà di delegare a tale servizio anche ufficiali consolari.

Questi ispettori informeranno il Commissariato sulle condizioni dell'emigrazione italiana, della quale raccoglieranno e trasmetteranno i voti.

Tanto nei porti di transito quanto in quelli di arrivo, si eseguiranno, a bordo dei vapori che trasportano emigranti, delle regolari ispezioni per cura degli ispettori viaggianti all'estero, o degli ufficiali consolari, secondo le norme che verranno stabilite dal Regolamento.

(Approvato).

Dei vettori d'emigranti e dei noli.

Art. 13.

Nessuno può arrolare o accaparrare emigranti, promettere o vendere biglietti d'imbarco, se non ha ottenuto dal Commissariato la patente di *vettore d'emigranti*, più una speciale licenza dello stesso Commissariato, subordinata a opportune garanzie, quando trattisi di emigranti con viaggio gratuito o sussidiato, o in qualsiasi modo favoriti o arrolati.

Possono ottenere la patente, quando dispongano di piroscafi nelle condizioni previste dall'articolo 32:

- a) le Compagnie nazionali di navigazione
- b) le Compagnie forestiere 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 forestieri e i noleggiatori nazionali e stranieri.

Gli atti costitutivi delle Compagnie forestiere di navigazione saranno registrati con tassa fissa da lire cinquecento a lire tremila, in proporzione del capitale sociale. Gli atti che portano l'aumento del capitale sociale saranno registrati con tassa fissa, il cui ammontare verrà determinato proporzionalmente alla tassa pagata per la registrazione dell'atto costitutivo in rapporto col capitale sociale originario.

Alle Compagnie, agli armatori e noleggiatori stranieri, la patente può essere conferita soltanto quando essi nominino come loro mandatario un cittadino italiano, domiciliato nel Regno, ovvero una ditta italiana legalmente costituita, e si sottomettano a tutte le leggi e regolamenti del Regno, per tutto ciò che si riferisce alle operazioni d'emigrazione e agli atti che ne conseguono.

La patente è valida per un anno, soggetta,

di volta in volta, a una tassa di concessione di mille lire, e vincolata a 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.

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

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

La cauzione sta a garanzia in primo luogo dell'adempimento di tutte le obbligazioni del vettore e del suo rappresentante verso l'emigrante o chi per esso; e, in secondo luogo, del pagamento delle pene pecuniarie, in cui il vettore o il suo rappresentante possano incorrere in forza della presente legge. La cauzione dovrà essere reintegrata ogni qual volta 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.

VITELLESCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VITELLESCHI. Questo è l'argomento sul quale io principalmente m'intrattenni nella discussione generale. Dal forbito discorso col quale mi rispose l'onorevole ministro degli affari esteri, io mi avvidi che noi discutevamo sopra un equivoco.

L'onorevole ministro degli affari esteri, perseguitando le agenzie, se ne fa l'idea che forse gli presentano le agenzie quali sono ora.

Io non so se questa idea risponda al vero, ma voglio credere l'onorevole ministro sulla parola, vale a dire che queste agenzie non siano altro che intermediari per i trasporti. In questo caso diviene concepibile il suo pensiero, di risparmiare questa mediazione, e di mettere, per quanto è da noi, i partenti in comunicazione con i vettori.

Ma le agenzie delle quali parlo io, sono, non quelle che sono, ma quelle che dovrebbero essere. E se ci può essere una ragione di vietare le prime, è assolutamente annullare ogni effetto di questa legge, l'impedire le seconde delle quali io parlo.

Io credo che, se si vuol fare qualche cosa per gli emigranti (assai più che occuparci della tra-

versata, che è passeggera), si dovrebbe fare in modo che ci fosse un rapporto fra la loro partenza ed il loro arrivo; e questo non può essere fatto che da agenzie.

Ci vuole della gente che si tenga costantemente al corrente di questi affari, che sappia le domande che si verificano negli angoli più remoti nei vari paesi, per metterle in rapporto con le offerte di braccia e di lavoro che si producono in Italia, poichè queste sono notizie che non sono alla portata di tutti e non lo saranno probabilmente nemmeno del Commissariato governativo. Queste comunicazioni sono effetto di correnti che si stabiliscono pian piano per ragioni d'interesse, o anche semplicemente per l'opera costante di quelle persone che hanno tendenze umanitarie e si occupano di queste alte questioni. Questa opera di collocamento degli emigranti non può essere fatta che da agenzie solidamente costituite: ed è la sola cosa che si può fare di utile per gli emigranti: tutto il resto non vale le otto lire che fate loro pagare. L'unica cosa che può essere fatta in pro degli emigranti si è di sottrarli alle delusioni, agli inganni, e far sì che abbiano dei centri dove possano far capo, in modo che, partendo di qui, sappiano dove vanno.

L'onorevole ministro, nella sua abile risposta, mi rimproverava perchè, dopo aver detto che la legge faceva troppo, io volevo far più di quello che voleva la legge, ossia dimandava che il Governo provvedesse al collocamento degli emigranti. No, onorevole ministro, io non domando al Governo di far questo, che è proprio ciò che, secondo me, non deve fare.

Il Governo ha il torto di proibire *a priori* le agenzie che provvedono al collocamento degli emigranti, sotto il pretesto che quelle che ci sono ora fanno un cattivo servizio. Del resto a queste agenzie, quali esse esistono, il Governo ha creduto di provvedere con un articolo molto sibillino.

Che cosa significhi questo articolo lo diranno i tribunali quando si solleveranno delle contestazioni; io non sono capace di dirlo, perchè la prima parte dell'art. 13, che è la riproduzione della legge del 1888, dice che è proibito arruolare emigranti, ecc., poi soggiunge: « Possono ottenere la patente, quando dispongano di piroscafi nelle condizioni previste dall'art. 32, ecc. ».

Questo *possono* senza alcun avverbio si offre egualmente a due interpretazioni. Se ci mettete l'avverbio *solo*, si avrà l'intendimento del Governo, vale a dire che soltanto le Compagnie di navigazione possono avere questa patente. Se ci ponete invece l'avverbio *anche*, allora si intenderebbe che questa patente la possono aver tutti, comprese le Compagnie di navigazione.

Per me l'interpretazione è almeno dubbia, ma a taluni colleghi non pare tale. Io dubito che i tribunali possano, così come è formulato l'articolo, impedire l'arruolamento degli emigranti nel senso voluto dal Governo.

Ma invece quella del Governo pone la vera versione: noi faremo per gli emigranti il peggio che si possa fare, perchè impediremo agli emigranti italiani di aver mezzi costanti, molteplici, efficaci di comunicazione per l'impiego della loro opera.

Vero è che la dubbiozza della dizione dell'articolo è supplita più tardi dall'art. 18, nel quale si legge: « Il ministro degli affari esteri potrà permettere, imponendo condizioni speciali, ecc. » non già che si formino delle agenzie con carattere di generalità, ma che si arruoli per una impresa determinata.

Intanto l'art. 18 esclude il concetto che qualcuno ha voluto vedere in questo articolo, e cioè che si voglia solo proibire l'arruolamento per l'imbarco. Chiaro apparisce dall'art. 18 che il carattere di questa legge non è di proibire unicamente le agenzie che fanno il traffico fra le Compagnie di navigazione e l'emigrante, che sarebbe una cosa utile; questa legge impedisce che si costituisca qualche mezzo di comunicazione fra l'ente emigrante ed il luogo di emigrazione finale; anzi il dubbio che lascia la disposizione dell'art. 13 è eliminato dall'art. 18 in questo senso.

Ora, secondo me, questo è il più gran danno che si possa fare all'emigrazione italiana. Io non potrei in coscienza votare questa legge, perchè a queste 200,000 persone che hanno bisogno di emigrare, noi togliamo ogni mezzo per farlo convenientemente ed utilmente; non lasciamo loro altro che la facoltà di andare a prendere il loro posto dalla Compagnia di navigazione che li trasporterà a loro rischio e pericolo non si sa dove.

E questo a me ripugna in modo assoluto, perchè tanta è divenuta l'importanza dell'emigrazione italiana, che bisogna soccorrerla e facilitarla con ogni mezzo perchè possa compiere la sua grande missione.

L'emigrazione, oltre allo scaricare il paese di un superfluo, porta le nostre influenze lontano, porta lontano il nostro commercio ed il nostro nome, crea nuove popolazioni.

Dunque è un interesse grandissimo che voi sottoponete all'arbitrio di due o tre Compagnie.

Io non potrei a nessun patto votare questo progetto, a meno che non si trovasse il modo di liberare dal divieto di questa legge quelle agenzie che intendo io; vale a dire che non abbiano nulla a che fare con vettori, ma che siano esclusivamente intermediarie per collocare gli emigranti alla fine del loro esodo.

Ma, se ciò non si può fare, una delle due: si può lasciare la legge del 1888 come stava, senza far divieto di sorta, sia pure reclamando maggiori garanzie per le agenzie, ovvero ridurla in modo che questi divieti colpiscano solamente le trattative di trasporto.

Io non potrei mai votare questa legge, lo ripeto, e credo che non sarò il solo, perchè la questione è molto grave; lo creda, onorevole ministro, assai più grave che il far ritornare alla Camera il progetto perchè lo discuta di nuovo.

Siccome però non vedo altro mezzo pratico di tradurre in fatto le mie idee, io mantengo il mio primo emendamento (che il Senato probabilmente non voterà, come non approvò quello che proposi all'art. 7), vale a dire che si sopprimano le parole: « possono ottenere la patente, ecc. », lasciando l'articolo qual è nel suo primo comma.

Quando questa modificazione fosse approvata, allora mi riserverei di fare delle aggiunte al mio emendamento, per imporre a queste agenzie delle condizioni che le rendano scevre da ogni sospetto.

Ma di ciò sarà il caso di parlare poi; per ora non fo altra che proporre l'abolizione del secondo comma dell'articolo 13, che per me distrugge ogni buon effetto che poteva produrre questa legge.

MUNICCCHI. Onorevoli colleghi!

Fui titubante se avessi dovuto prendere la

parola su questo progetto di legge nella discussione generale. A farlo mi tentava l'altissimo tema, ed anche mi spingeva il ricordo di essere stato lungamente prefetto di Genova, dove le operazioni di emigrazione hanno fatto largo sviluppo. Invero capo politico-amministrativo di quella nobilissima provincia io era quando fu promulgata la legge sull'emigrazione del 30 dicembre 1888, e molti anni vi rimasi dopo la sua attuazione.

Parevami quindi che a me quasi incombesse il dovere non di venire a svolgere argomentazioni, probabilmente superflue, in sostegno del progetto di legge che ora discutiamo, e cui nel suo insieme e nei suoi concetti fondamentali sono favorevolissimo, ma di deporre avanti voi, onorevoli colleghi, nella modesta ma pur sempre importante veste di testimone di fatto. Sentiva che in tal qualità avrei potuto dirvi quanto fu funesta la legge del 1888, non nei suoi intenti, ma nel suo organamento, e quanto fu fatale e dannosa per i nostri poveri emigranti nella sua esecuzione. Onde mi pareva che anche dalle mie dichiarazioni sarebbesi rilevata la necessità di una radicale riforma coll'approvazione ed attuazione più pronta che fosse possibile della legge che stiamo discutendo, e che evidentemente è migliore dell'antica.

Ma poi pensai che la lunga preparazione quinquennale di questo progetto di legge, la larghissima discussione nell'altro ramo del Parlamento, la dotta, piena, esauriente relazione dell'illustre nostro collega Lampertico rendesse inutile che io venissi a parlare di un progetto di legge, il quale, mi pareva, che come nella discussione avanti la Camera dei deputati, così dovesse essere accolto con quasi unanime consenso nel Senato.

Quando poi con ammirazione ascoltai i forti e potenti discorsi del nostro relatore e dell'onorevole ministro degli affari esteri, in risposta agli eloquenti, ma a creder mio, non convincenti discorsi degli onorevoli senatori Vitelleschi e Pierantoni, sempre più mi persuasi che la mia povera parola a favore del progetto di legge, sarebbe riuscita superflua e perciò tediosa.

In seguito però è avvenuto che, chiusa la discussione generale, si sia manifestata nel particolare esame degli articoli, una persistente

ed autorevole opposizione, essendosi uniti ai primi oppositori altri colleghi nel censurare il progetto di legge. Mi è parso quindi non disutile di prendere la parola, che ho chiesta durante il discorso dell'onor. Vitelleschi, principalmente per deporre su fatti di cui fui dolente e, nonostante la mia alta qualità ufficiale, impotente testimone.

L'art. 13 che stiamo discutendo, costituisce a mio credere il principale fondamento del progetto attuale e la riforma la più importante della legge che stiamo per abolire. Con questo art. 13 invero si tolgono di mezzo gli agenti di emigrazione quali furono creati ed organizzati dalla legge del 1883.

Anche in detto anno, come oggi, lo Stato, si trovò davanti al fatto dell'emigrazione che andava prendendo vieppiù largo sviluppo, ed anche allora lo Stato, sentì il dovere di non disinteressarsi di questo fenomeno sociale importantissimo, per ragioni morali sociali, e politiche.

Nel campo morale e sociale è impossibile, che quando vediamo grandi masse dei nostri poveri operai specialmente delle nostre campagne, che per ragioni locali o di malaria, o di terra meno feconda, o di mancanza di capitali non trovano da impiegare l'opera loro e sono costrette ad andare in cerca di fortuna per quel grande eterno principio della lotta per la vita, è impossibile, dico, che il Governo di un paese civile, si disinteressi di coteste masse sventurate e le lasci abbandonate, ignare, come generalmente sono, delle vie da prendersi e dei modi per attuare col minor sacrificio possibile il loro proposito d'emigrare. La loro iscienza è tanto più grave perchè accresciuto dal turbamento, conseguenza dell'abbandono di antiche abitudini, di tradizioni domestiche e del trovarsi nella necessità di lasciare la patria.

Lo Stato, il Governo, non possono nè debbono tollerare che quelle povere masse di operai rimangano indifese davanti le insidie di chi sta per buttarsi loro addosso per farle preda a facili ed indebiti guadagni. Quei miseri emigranti che sommati insieme sono migliaia, centinaia di migliaia e milioni, individualmente sono poveri, ma nella massa valgono (strano a dirsi) miniere d'oro quando si sommano le quote che ciascuno deve spendere per emigrare, onde il

poco di ciascuno diviene nella somma totale quantità sorprendente. Da qui la ragione che spinge attorno l'emigrazione gli speculatori ed insidiatori che vogliono trar profitto dalla sventura altrui.

Ma da qui anche la ragione morale per cui lo Stato ha il diritto, il dovere anzi, di intervenire a regolare tutto ciò che si riferisce all'emigrazione prima della partenza, nel momento di questa e durante il lungo viaggio per giungere al luogo di destinazione.

Arrivati gli emigrati al punto d'approdo, disgraziatamente l'azione di autorità del Governo in gran parte cessa e non potressi compire che un'azione benefica anche in via d'accordi diplomatici ed istituendo uffici o comitati che possano dar consigli, informazioni, avviamenti della corrente emigratoria verso i luoghi dove ci sia domanda di mano d'opera, e dove i nostri poveri emigranti possano alla fine dopo tante sofferenze trovare un tozzo di pane per loro e per le loro famiglie.

L'ingerenza dello Stato pertanto è giustificata dal dovere della tutela di questa gran parte, e parte disgraziatissima di nostri concittadini.

Ho detto che l'ingerenza dello Stato oltrechè dal sentimento e dal dovere di altissima moralità sociale è anche giustificata e resa necessaria dalla ragione politica.

Noi abbiamo al di là dell'Oceano milioni dei nostri concittadini: nell'Argentina sono due milioni. Questi nostri fratelli là debbono, e noi dobbiamo sperare e fare di tutto perchè sia così, conservare il sentimento dell'italianità. Nel qual proposito vorrei - lo dico ora di passaggio - che si abbandonasse quel concetto informato ad un sentimento patriottico sì, ma errato, di volere che i nostri emigranti conservino la nazionalità italiana. Del resto ciò non dipende sempre da essi, nè dalle disposizioni delle leggi della madre patria ma bensì dalle leggi del paese dove essi sono. Nè possiamo con la nostra legislazione mettere gli emigrati in posizione angustiosa ed in contrasto coi doveri che là sono loro imposti.

Mi sia permessa poi una dichiarazione sincera. Noi dobbiamo volere ed operare per divenire una nazione completamente grande e forte, i cui armamenti anche nella marina militare corrispondano alla floridezza economica che otterremo, ma per ora così non è, nè ci

troviamo in condizione di esercitare all'estero una tutela veramente efficace su milioni di nostri concittadini emigrati. Frattanto ostacolando od impedendo che divengano cittadini del luogo dove sono, togliamo a loro la tutela dei Governi locali e delle leggi dei paesi divenuti per essi patria forse non elettiva ma certamente necessaria.

Quello a cui noi dobbiamo mirare è che questi nostri fratelli conservino vivo il sentimento dell'italianità e perciò quando sono emigrati dobbiamo togliere le angustie che possano derivare loro dalle nostre leggi, e prima quando sono emigranti, al momento della partenza, durante il viaggio ed all'approdo sulla terra straniera dobbiamo circondarli di cure, di consigli e d'efficace tutela onde lasciando la patria debbano non maledirla ma benedirli, formando fin da quel momento il sentimento d'amore che li terrà legati in appresso alla madre patria.

Ecco il pensiero politico che io diceva debba ispirare lo Stato e fargli sentire il dovere di ingerirsi in questo grandissimo problema sociale dell'emigrazione.

Quanto al sentimento della italianità, che preferirei a quello della conservazione forzata della nazionalità, ho dimenticato sopra di dire, e chiedo venia se l'aggiungo ora, che dobbiamo anche considerare che se noi cercheremo di sciogliere il più che sia possibile i nostri emigrati dai vincoli legali, se faremo in modo che possano essere cittadini dei paesi dove si trovano, essi acquistando il diritto di voto cominceranno davvero ad avere un'importanza; potranno essere eletti membri nei Consigli amministrativi locali; potranno così ottenere che s'istituiscano scuole dove si usi e si studi la lingua italiana, grande strumento e mezzo per la conservazione del sentimento patriottico e per l'espansione e tutela d'interessi morali ed economici, potranno infine i nostri emigrati essere all'estero una parte vera, collettiva, autonoma della nostra cara patria da cui essi sono materialmente ma non moralmente separati.

Confido che all'intento cui vagheggio possa accettando la dottrina della doppia nazionalità che finora, ma in condizioni ben diverse dalle attuali, parve assurda, od in altro modo, condurre quel disegno di legge sull'acquisto e sulla perdita della cittadinanza in modo corrispon-

dente alle condizioni odierne delle relazioni internazionali e dell'emigrazione italiana, che il nostro Ufficio centrale col proposto ordine del giorno invita il Governo a presentare sollecitamente.

Ritornando al progetto in discussione il concetto d'ingerenza a fine di tutela dell'emigrazione, che forma di quello la base, certamente ispirò pure la legge del 1888. Anche allora si volle difendere contro insidie e pericoli l'emigrazione; anche allora si comprese che di fronte a questo complesso problema sociale il provvedere, l'organizzare quello che era un dovere il fare, costituiva, in sostanza, un grande servizio pubblico.

Ma nel provvedere a questo, la legge del 1888 commise un gravissimo errore creando gli agenti d'emigrazione. Cosa erano essi?

Erano individui o Società che ottenevano una patente per prendere o cercare gli emigranti al loro luogo d'origine per accompagnarli a bordo delle navi, e per tutelarli (così si diceva ma così non era nè poteva essere) durante i lunghi viaggi oceanici fino all'approdo di destinazione.

Gli agenti divenivano così ufficiali pubblici, poichè il legislatore affidava ad essi quella protezione, quella tutela che erano state la ragione della creazione della legge.

Ma questi pretesi ufficiali pubblici non erano che mediatori tra gli emigranti ed i vettori, intermediari quindi interessati a rilevare il maggior guadagno possibile dalla loro mediazione.

Quindi l'ufficiale pubblico spariva sotto il privato speculatore e l'apparente tutela si convertiva in sfruttamento reale.

La legge statuiva che l'agente nulla potesse pretendere dall'emigrante, ma aggiungeva «tranne per rimborso di spese». È facile immaginare come l'aumento indebito ed anche la simulazione trovassero talvolta adito nel conto delle spese che qualche speculatore furbo ed avido presentava pel pagamento allo sventurato ed ignorante emigrante.

Ma, se l'agente non poteva pretendere, secondo l'espressione della legge, la mercede della mediazione dall'emigrante, era sempre però questi che la pagava. Invero l'agente otteneva la mercede dal vettore degli emigranti, capo per capo, ed il vettore si compensava di

quanto aveva dato all'agente sul prezzo dei biglietti di trasporto che gli emigranti pagavano. Questo sistema era perfettamente legale ed era precetto di legge consacrato con severe sanzioni penali, che soltanto gli agenti potessero vendere o distribuire biglietti per emigrare, riunire gli emigranti ed intromettersi tra loro ed i vettori.

Tutto era legale, ma dato un tale organismo che doveva avvenire, che avveniva?

Avveniva che per l'agente d'emigrazione creato erroneamente ufficiale pubblico, in realtà intermediario inutile, tutore per burla, sfruttatore sul serio degli emigranti, l'uomo non era che una merce su cui egli voleva e poteva fare il maggior guadagno possibile.

Per l'agente era importante l'arruolare cioè il riunire e presentare ai vettori il maggior numero che fosse possibile d'emigranti. Quindi gli agenti avevano interesse ad eccitare una emigrazione artificiale condannevole, perchè l'emigrazione non dev'essere impedita ma neppure eccitata artificiosamente da chi non mira al bene dell'emigrante ma all'interesse proprio.

Frattanto i nostri poveri operai, specialmente delle campagne, cui agenti e subagenti ponevano in rilievo la tristizia del loro stato attuale, le grandi speranze ed i miraggi al di là dell'Oceano, esaurivano le ultime risorse, vendevano il campicello o la casetta, se una ne possedevano, per andare incontro forse a disillusioni tremende ed a patimenti inauditi.

E questi talvolta cominciavano in Italia. L'agente non era obbligato ad avvertire l'emigrante del giorno preciso della partenza della nave, nè sempre tal precisione, se fosse stata imposta, sarebbe stata possibile. Il termine, molte volte, non poteva essere che approssimativo, ed i subagenti sparsi nelle provincie non si davano gran cura di diminuire gli inconvenienti di questa indeterminatezza. E quale triste spettacolo ho dovuto molte volte vedere come prefetto di Genova!

Gli emigranti arrivavano in città prima del giorno della partenza della nave in cui dovevano imbarcarsi, e talvolta (almeno lo si diceva) troppo tardi; e non di rado sorgevano questioni cui non fu sempre estranea la circostanza della differenza dei noli tra navi buone ed altre meno buone o cattive, onde l'interesse dell'agente di

aspettare la partenza della nave che aveva offerto a lui il maggiore guadagno.

E frattanto le masse degli emigranti composte di donne coi bambini in collo, di vecchi, di giovani, di ragazzi, caricati tutti di misere masserizie, giravano per la città spettacolo di pietà e di vergogna per la nostra Italia. Nè vi era modo di ricoverarli in qualche luogo. Talvolta cercai di utilizzare, come in tempi di grandi contagi, qualche oratorio o chiesa, ma mi imbattei sempre in grandi difficoltà, e ne comprendete le ragioni. Qualche volta potei trovare soccorso dalla Società ferroviaria Mediterranea che mi diede quando potè, dei baracconi per ricoverare quella sventurata gente.

Ma tali baracconi non erano predisposti a questo uso; e giacevano là insieme su paglia, che si metteva per terra, maschi e femmine, giovani, vecchi e bambini, ed è facile comprendere che così si evitava il peggio, ma il bene non si faceva, e ciò non per colpa nostra ma per necessità di cose.

Ho già detto che gli agenti di emigrazione consideravano, nè la legge lo impediva, l'emigrante come una merce, quindi, per guadagnare di più, andavano in cerca degli armatori e dei noleggiatori (non parlo delle Compagnie di navigazione nelle quali, a dir vero, erano maggiori la rispettabilità e il sentimento del proprio dovere) che offrirono loro mercedi maggiori scontate dai poveri emigranti col viaggiare in navi peggiori o purtroppo con riduzioni di razioni durante il viaggio. Vidi alla prova che il più grave pericolo in questo servizio degli emigranti viene dai noleggiatori che non hanno le spese della continuità d'impresa di navigazione, che prendono una nave qualunque per limitata speculazione senza impiego quindi di grandi capitali, e che allora prendevano certe navi già destinate al servizio del carbone, e fattevi fare alla meglio od alla peggio riduzioni, anditi e cuccette, vi stivavano dentro la povera merce umana. Coi noleggiatori, forse più che con gli armatori, gli agenti potevano fare con vantaggio la loro operazione di vendita di quella!

Tutto questo avveniva e poteva legalmente avvenire e voi onorevoli colleghi ricorderete quanto si parlò con grande dolore e vergogna nostra di viaggi disastrosi e della morte su una nave di moltissimi bambini, per trascu-

ranza, parve, del servizio igienico. In conclusione tutto quel che di peggio poteva avvenire avveniva, e tutto si doveva all'errore della legge, di aver istituito un preteso ufficiale pubblico cui perchè tale i poveri emigranti si affidavano con fiducia, mentre non aveva altro interesse, tranne quello di guadagnare molto esso stesso. Il vizio era nella legge più che negli uomini, perchè ammesso un mestiere, creato questo anzi dalla legge, era una illusione pretendere che fosse esercitato con intenti umanitari anzichè con mire e scopi industriali. Ma l'ordinamento era difettosissimo, pieno di pericoli e di danni.

Mi si potrebbe dire, ma era prestabilito nella legge il diritto all'azione per i danni; e voi che come prefetto, eravate presidente della Commissione arbitrale per giudicare sui ricorsi degli emigranti che avete fatto di fronte ai tanti mali che avete narrato?

Ebbene anche su questo, debbo fare una testimonianza ben triste ed è che in tanto tempo che io fui prefetto a Genova, non vennero presentati che due ricorsi; su un terzo giudicai quando ero prefetto a Milano.

Facile è lo spiegare come gli emigranti non si valessero dei rimedi di legge. Se si trattava di angherie, ingiustizie, e peggio, e di patimenti sofferti dall'emigrante prima della partenza, bisogna pensare che egli era circuito dagli agenti e subagenti, tutti interessati a che esso non parlasse con l'autorità e non presentasse ricorsi.

Se si trattava poi di ricorsi che potevano venir presentati dopo un mese dall'arrivo al punto d'approdo, purtroppo il disgraziato emigrante, una volta arrivato, non pensava più ai patimenti sofferti perchè nell'animo suo v'era un sentimento più forte, cioè quello di trovar presto il modo di impiegare l'opera sua e di campare la vita.

Così i ricorsi, che pure avrebbero dovuto essere numerosissimi, non venivano presentati; ed anche questo rimedio di legge rimaneva lettera morta.

Sia dunque la ben venuta questa nuova legge che stiamo discutendo la quale, se non altro, avrà sempre fatto un gran bene, abolendo assolutamente gli agenti d'emigrazione. I quali (avevo dimenticato di dirlo), pareva dovessero provvedere essi ed essere responsabili del lungo

viaggio di mare degli emigranti, ma in realtà non era così. Pel disposto della legge del 1888, gli agenti facevano bensì un contratto cogli emigranti, ma era il contratto di partenza; quanto a quello di trasporto imperavano le ragioni di diritto comune le disposizioni cioè del Codice di commercio per le quali l'emigrante non più verso l'agente avrebbe potuto esercitare la sua azione per danni ma verso il vettore.

Con queste responsabilità divise, che finiscono coll'irresponsabilità di tutti, voi vedete quanto male si era provvisto alla sorte degli emigranti.

Dell'abolizione degli agenti di emigrazione il merito spetta al Governo.

Nella Camera dei deputati, fatto questo singolare e che ha pure la sua importanza in favore della legge, su questo progetto si sono trovati d'accordo tutti i partiti. Fu detto che è stata come un'oasi in cui hanno taciuto le agitazioni i rancori e le passioni di parte. C'era divergenza soltanto sugli agenti d'emigrazione. Il Governo insisteva per la loro soppressione, mentre invece una parte della Camera ed un relatore dottissimo e benemerito in questa legislazione sull'emigrazione insistevano per la loro conservazione. Ma il concetto del Governo era tanto savio che i dissidenti si sono dovuti convincere, ed infine vi è stata concordia generale nel volere la proposta abolizione.

Ora, poichè un partito estremo che è attivissimo e che dà così una gran lezione a noi che non lo siamo, cerca sempre di monopolizzare tutto quello che di praticamente buono si può fare, o si dà il merito di averlo esso solo fatto, a me piace di rilevare perchè l'osservazione rimanga, che il principale vantaggio che con questo progetto si ottiene, si deve sì alla persuasione ultima, sempre lodevole, anche di altri, ma soprattutto si deve alle ferme convenzioni ed alla persistenza del Governo e per esso del ministro Visconti-Venosta.

Concedetemi ch'io venga ora a parlare dell'osservazione a mio credere infondate che l'onorevole Vitelleschi fa sull'art. 13 che stiamo discutendo.

L'onorevole Vitelleschi è indifferente, almeno parmi, alla soppressione degli agenti di emigrazione; in sostanza, se ho inteso bene il suo pensiero, egli dice: « se questi agenti di

emigrazione hanno male funzionato, bene avete fatto a sopprimerli ».

Però egli vuole che ci sia chi, individuo od ufficio, possa in Italia e prima che l'emigrante o più emigranti uniti partano, concludere con essi il contratto, ai termini del Codice civile, di locazione e conduzione d'opera, da eseguirsi là nelle plaghe transoceaniche, e crede che questo articolo ciò impedisca.

Io debbo dichiarare, con sentimento di lealtà, e per non esser preso in contraddizione, che per un momento anche io ho titubato, ed in privata conversazione ho ammesso il dubbio se questo articolo fosse nel caso proposto proibitivo; ma vi ho ripensato, ho ristudiato la legge, e mi sono convinto che la preoccupazione del senatore Vitelleschi, almeno di fronte all'articolo in esame, è infondata.

Questo art. 13 che si trova nel capo secondo della legge che tratta dell' *Emigrazione a paesi transoceanici*, e nella parte che ha per titolo: *Dei vettori d'emigranti e dei noli*, dispone che nessuno possa arrolare emigranti, vendere o promettere biglietti d'imbarco ad essi se non abbia ottenuto la patente d'emigrazione la quale può essere concessa alle Compagnie di navigazione nazionali ed estere agli armatori ed ai noleggiatori, nazionali e stranieri.

Mi pare che sia la parola *arrolare* quella in cui l'onor. Vitelleschi fonda la sua obiezione, ritenendo che arrolamento contenga in sé il concetto del contratto di locazione e conduzione di mano d'opera e poichè *arrolare* è solo permesso ai vettori, così nessun altro possa in Italia concludere una convenzione della suindicata natura per essere eseguita all'estero.

Ma la parola arrolamento se nel senso proprio appartiene al linguaggio tecnico militare, e significa assegnare ai registri di un tale o tal altro reggimento, in senso traslato significa unire insieme molte persone a quel dato scopo cui si vuole provvedere.

Cra poichè l'articolo in esame si riferisce ai vettori, la parola arrolamento in esso usata non può avere altro significato che quello di unire gli emigranti per trasportarli, il che nulla ha che fare col riunirli per contrattare la loro mano d'opera da impiegarsi in imprese speciali nelle regioni transoceaniche.

L'art. 13 vuole essere esaminato in confronto dell'art. 29 in cui si dispone quanto appresso:

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

Con quest'art. 29, che è nel capo III della legge, si dà facoltà al Governo di limitare con particolari condizioni e cauzioni speciali i suindicati contratti di locazione e conduzione di opera, ma ciò si riferisce agli emigranti che non appartengono all'emigrazione transoceanica contemplata nel capo II.

In conclusione l'art. 13 non può riferirsi che al contratto di trasporto degli emigranti e la parola *arrolare* non può avere altro significato che riunirli per trasportarli. Quanto al contratto di mano d'opera da convenirsi in Italia questo è libero sempre con gli emigranti transoceanici e lo è anche con gli emigranti in altri paesi, ma al contratto con questi potranno imporsi limitazioni e cautele speciali.

Per l'aforisma poi *inclusio unius est exclusio alterius*, la disposizione dell'art. 29 del progetto rende più chiaro che non si è voluto limitare mai la libertà di contrattare la mano d'opera in Italia con gli emigranti transoceanici. Soltanto chi compie questo contratto non potrà esso provvedere pel viaggio degli emigranti che hanno locato la loro opera: al viaggio provvede la legge che stiamo discutendo e precisamente nell'art. 13 ora in esame stabilendo che soltanto i *vettori d'emigranti*, patentati, debbono imbarcare e trasportare gli emigranti.

Mi è stato assicurato che il nostro Ufficio centrale sta preparando una dichiarazione nel senso ch'io sostengo cioè della libertà di contrattazione della mano d'opera non limitabile quando trattasi d'emigrazione transoceanica; poichè tutto quanto si riferisce a prima della partenza e dopo l'arrivo, rimane governato dal diritto comune. Sul qual proposito osservo che è bene che ciò si dichiari anche perchè dobbiamo desiderare che si facciano in Italia prima della partenza quei contratti d'opera, onde la loro osservanza rimanga nell'imperio della nostra legislazione civile.

Vorrei essere riuscito a persuadere l'onorevole Vitelleschi che la sua preoccupazione non

ha ragione di essere. Del resto ha osservato egli stesso che l'art. 13 nella sua prima parte è la copia precisa dell'art. 2 della legge del 1888, che si riferiva agli agenti di emigrazione. Ebbene sotto l'impero di quella legge è avvenuto che un certo ingegnere Olivieri facesse un contratto con una quantità d'operai per impiego della loro mano d'opera nella costruzione di una grande ferrovia sul Niger. Vennero fuori gli agenti di emigrazione a dire che questo ingegnere era un contravventore alla legge di emigrazione, perchè essi soli avevano il diritto di arruolare gli emigranti, e nella parola arruolamento pretendevano incluso il monopolio dei contratti di mano d'opera. Ma non accolse una simile pretesa l'autorità giudiziaria, ed una sentenza del tribunale di Genova, contro cui non fu interposto appello, disse che bisogna distinguere ciò che si riferisce all'organismo dei servizi per l'emigrazione da quanto riguarda le contrattazioni che si possono fare prima della partenza o dopo l'arrivo, e che in questi due momenti, che non riguardano affatto il trasporto degli emigranti, impera il diritto comune e la libertà del trattare; quindi l'ingegnere Olivieri fu assoluto.

Parmi che anche questa decisione giudiziaria debba contribuire a dirimere l'opposizione del senatore Vitelleschi.

Temo però che non sarà così, perchè egli ha proposto la soppressione del comma dell'art. 13 in cui si stabilisce che la patente di vettore d'emigranti può essere concessa alle Compagnie di navigazione nazionali od estere; agli armatori nazionali sia individualmente, sia in consorzio: agli armatori forestieri ed ai noleggiatori nazionali e stranieri; cioè a tutti quelli enti od individui di cui la legge ha, quanto più ha potuto, allargato il numero onde tra i molti si abbia la concorrenza a vantaggio del giusto prezzo dei noli.

Ma la soppressione proposta dall'onorevole Vitelleschi di questo comma equivale a porre nel nulla i concetti fondamentali e l'organismo del progetto di legge. Per tutelare efficacemente gli emigranti durante il loro viaggio alle regioni transoceaniche si è voluto porli in diretto rapporto, senza intermediari inutili e dannosi, con i vettori, i quali dovranno mantenere quello che hanno promesso nel contratto di noleggio pel trasporto, e se non lo

mantenessero risponderrebbero per loro la cauzione e la nave. Ma sopprimendo, come vorrebbe l'onorevole Vitelleschi, il comma tutto questo organismo di tutela verrebbe meno, la legge non potrebbe più raggiungere il suo intento e riviverebbe la legge del 1888 nel cui art. 2 trovasi identica quella parte dell'art. 13 che l'onorevole Vitelleschi vorrebbe conservata. Conseguenza di tutto questo sarebbe che rimarrebbero padroni del campo quei famosi agenti di emigrazione che furono appunto creati col succitato art. 2 della legge del 1888 e delle cui operazioni funestissime ho testimoniato con penoso ricordo avanti a voi, onorevoli colleghi. Operazioni funestissime sì per gli emigranti, ma fortunate per gli agenti e subagenti, la cui professione fu tanto lucrosa che molti si diedero ad esercitarla onde si ebbero circa cento agenti con diecimila e più subagenti!

Ma io confido che all'annullamento del progetto che discutiamo non giungeremo; che l'emendamento dell'onorevole senatore Vitelleschi non sarà approvato e che salva giungerà in porto questa legge che è buona.

Si è detto che ha il difetto di essere farraginoso e tale è forse nella forma, non però nella sostanza.

Sembrano invero di prima impressione troppo numerosi e complicati gl'istituti che crea, ma se vi si ponga mente e si studino nel loro convegno rilevasi che tutti, il Commissariato che dovrà compire le sue importantissime funzioni di suprema direzione dei servizi dell'emigrazione, con criteri di scienza, di esperienza e con sentimento d'amore patriottico verso i nostri emigranti; — il Consiglio dell'emigrazione; — gl'ispettori nei porti di Genova, di Napoli e di Palermo che non hanno più il solo carattere di funzionari di polizia; — i commissari viaggianti che per tutelare l'igiene, la salute e l'osservanza del contratto di trasporto degli emigranti, troveranno sussidio e forza nella simpatia e prestigio della loro qualità militare; — i Comitati locali che tanto affidano nella loro missione umanitaria di consiglio, d'informazione e di direzione degli emigranti; — gli ispettori viaggianti nei paesi transoceanici per raccogliere informazioni sulle condizioni della nostra emigrazione, infine gli uffici da crearsi negli Stati nei quali si dirige quella a preferenza per proteggere, informare ed avviare

al lavoro gli emigranti, costituiscono un organismo completo, in cui nessuna parte è superflua e tutte mirano ad uno scopo, quello della tutela degl'i emigranti.

Farraginoso è la forma in questo progetto di legge, ma poichè la sostanza è buona, non converrebbe mai per l'abbondanza di parole e frasi inutili ma innocue, metterci nella via di emendamenti di forma, mentre urge che questa nuova legge vada in esecuzione per togliere di mezzo quella ora vigente del 1888 che è pessima.

Rammentiamo che questa provvedeva soltanto, e lo faceva in modo inadeguato, al trasporto degli emigranti. Il progetto in discussione invece li protegge prima della partenza, durante il viaggio e, nei limiti del possibile, anche nei luoghi di approdo.

È questa una legge d'ingerenza e di protezione. Quindi, perdendo di vista il carattere suo e volendo discuterne le disposizioni coi principi generali di diritto e con quelli della libertà nel campo economico dell'industria e del commercio, non è difficile per gli oppositori della legge trovar armi per combatterla.

Tra breve, per esempio, si discuterà dei noli, ed invocando i principi della scienza economica sarà poco arduo il combattere la facoltà data al ministro degli affari esteri di fissare, date certe garanzie d'informazioni e di pareri, i noli pel trasporto degli emigranti. Ma possono portarsi avanti i principi della libertà economica quando si tratta non di carbone, nè di grano, nè di cotone, ma quando la merce è l'uomo, masse anzi di uomini, di poveri contadini nel momento più grave e più insidiato della loro vita, mentre stanno per abbandonare la patria e cercar fortuna emigrando? La protezione in questo caso nel campo economico può essere accolta concordemente da tutte le scuole, senza rammarico dei liberisti, senza trionfo dei protezionisti, e nel campo morale, come provvedimento umanitario, sociale e politico, questa protezione è santa. (*Bene, approvazioni*).

Prima di finire, permettetemi onorevoli colleghi, che trovandomi in opposizione con l'onorevole senatore Vitelleschi, con mio rammarico perchè vorrei essere sempre d'accordo con lui da cui non ho che da imparare, permettetemi dico, che io rilevi un'osservazione che egli fece

nella sua eloquente orazione nella discussione generale di questa legge.

Se bene intesi, egli discutendo del fenomeno dell'emigrazione e ricercandone le cause disse su per giù queste parole: « Hanno governato male e mal governando hanno fatto degl'infelici: ora non rimane, come valvola di sicurezza, che procurare che vadano via emigrando: rimanendo costituirebbero masse umane che o morirebbero di fame o turberebbero l'ordine pubblico ».

Veramente, parlando in Senato, si avrebbe dovuto dire: Abbiamo governato male.

Ma è proprio così? Il fenomeno dell'emigrazione è una conseguenza del malgoverno nel mezzo secolo scorso, dal dì felice del nostro risorgimento nazionale? Assolutamente non lo credo.

Non è il momento, sarebbe un fuor di luogo, nè io ho l'autorità e la competenza di discutere se abbiamo governato bene o male, e male tanto da costringere una gran parte della popolazione italiana ad emigrare. *Errare humanum est*.

Ma se errammo, l'errore dipese da una sola causa, quella di voler subito ed in breve tempo ottenere che questa nostra Italia fosse prospera, grande e forte.

Non abbiamo abbastanza tenuto conto se avessimo i mezzi adattati per raggiungere in epoca breve il grande scopo; ma questo nei diversi partiti che si sono succeduti al potere, nei due rami del Parlamento, nel Capo supremo dello Stato, fu sempre altissimo, quello cioè che l'Italia assurgesse a grande nazione col maggior benessere per tutti i suoi figli.

Questo dico non per fare, come qualche volta mi si rimprovera, e spero ingiustamente, della rettorica, ma perchè penso che certe proposizioni quando vengono affermate in un altissimo consesso, come il Senato, e da un uomo illustre ed autorevole quale il senatore Vitelleschi, sono pericolose e vengono facilmente, e con grande compiacenza accolte da altri che non militano nel campo delle istituzioni e che sono pronti a dire: abbiamo il reo-confesso; siete voi che confessate di aver governato male il nostro paese; cedete or dunque il posto a noi (*Approvazioni*).

Ma se noi abbiamo fatto errori li abbiamo commessi per la grandezza della nazione nell'interesse generale di tutte le classi sociali.

Oh! ben altri errori commetterebbero essi

che verrebbero per governare nell'interesse di una classe sola, schiacciando le altre! (*Bene, bravo, approvazioni vivissime*).

Del resto io credo non esatta la causa assegnata all'emigrazione dall'onor. Vitelleschi. Questo complesso fenomeno sociale ha ben altre ragioni e l'onor. Vitelleschi stesso nella sua alta coltura, si affrettò a parlare di problema storico, di legge eterna e naturale che governa la lotta per la vita.

Le ragioni vere dell'emigrazione, indipendentemente dal preteso malgoverno, stanno nelle condizioni economiche ed in altre speciali del nostro paese.

Prima di tutto in quest'ordine di considerazioni bisogna tener conto dell'aumento della popolazione. Aumento veramente considerevole perchè la nostra popolazione cresce ogni decennio di circa un decimo. Dal 1871 al 1899 siamo aumentati di sei milioni, e nello stesso periodo di tempo abbiamo avuto tre milioni di emigranti.

Strano fenomeno. La popolazione aumenta sempre, anche quando emigrando scemano i produttori, onde parrebbe che l'aumento non potesse spiegarsi coll'esservi più nati. Difatti i medici, gli igienisti ci dicono che il merito è di loro e che cresce la popolazione perchè coi progressi della scienza, e coll'osservanza dei suoi dettami si è prolungata la vita umana onde i vecchi campano di più. Auguriamoci che ciò sia vero: l'asserzione è consolante e l'augurio ci tocca, in generale, da vicino, onorevoli colleghi (*Harità*).

Certo, o signori, la popolazione che aumenta potrebbe in parte trovare un impiego alla sua attività nelle grandi plaghe incolte che abbiamo in Italia e che, se coltivate, accrescerebbero la ricchezza nazionale. Ma qui è da considerarsi che la questione delle terre incolte si complica con quella della malaria. Dobbiamo ricordarci per non crearci illusioni che la Toscana per ottenere il bonificamento di una parte e non grandissima della Maremma dovette impiegare milioni di capitale e secoli di tempo. Il bonificamento toscano cominciò sotto la dominazione Medicea e continuò con maggiore sviluppo sotto quella dei Lorenesi.

Disgraziatamente l'Italia non trovasi ora in condizioni da poter avere i capitali occorrenti a bonificamento di luoghi malsani ed a cultura di terreni sodi ed abbandonati, e quindi di poter

trovare nei grandi lavori all'interno un modo per togliere o diminuire l'emigrazione all'estero.

Ma poi, in conclusione, l'emigrazione è forse un male così da doversi deplorare di essere impotenti ad impedirla?

Fu già detto che è accademico il discutere se sia un bene od un male, ma poichè è un fatto sociale relevantissimo, diviene sempre più importante di occuparsene, di studiarlo e di renderne quanto più sia possibile minori gli inconvenienti e migliori gli effetti. A ciò miriamo col progetto che stiamo discutendo.

Frattanto permettetemi, onorevoli colleghi, ch'io ponga fine al mio modesto discorso mandando un saluto a quei nostri fratelli che già costituiscono e sempre più costituiranno nelle regioni transoceaniche, senza sacrifici di sangue e di denari della madre patria, importanti e fiorenti colonie italiane.

Abbiano, sì, questi nostri compatriotti il nostro saluto pieno di speranza e di affetto. Possano essi nel campo morale e politico tener alto il prestigio italiano, e conservare grande e rispettato il nome della nostra cara patria, e possano continuare a giovare ad essa nel campo economico, mantenendo ed aumentando utili clientele e commerci fecondi. (*Vivissime approvazioni; moltissimi senatori vanno a stringere la mano all'oratore*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore.

LAMPERTICO, *relatore*. In verità, signori senatori, il meglio che io sentirei di fare si è di associarmi al plauso per le nobili ed alte parole del senatore Municchi.

L'ufficio mio di relatore m'impone tuttavia unicamente di, brevemente sì, ma esattamente porre, come si suol dire, i punti sugli *i*, appunto per evitare quei fatti, che erano deplorati dal senatore Vitelleschi, e che io quasi quasi oserei sperare di arrivare a dileguare anche colla sua approvazione.

Prima di tutto devo osservare, che l'art. 29, cioè quello che concerne l'emigrazione in paesi non transoceanici, non è un articolo proibitivo; è solamente un articolo il quale dà per questa emigrazione certe facoltà al Governo.

Venendo ora all'articolo di legge, il quale forma oggetto di questa discussione, rimettendo ad altro momento quello che concerne la cittadinanza, e quello che concerne i noli, in verità si renderebbe un pessimo servizio, il che

sarebbe contro i nostri desideri, contro le nostre aspirazioni, se si volesse sopprimere il secondo capoverso dell'art. 13.

L'art. 13 stabilisce, che le patenti possono concedersi alle Compagnie, e a tutti quelli che vi sono indicati. Questo articolo riveste forse il carattere di una limitazione, di una esclusione? No, anzi esso è fatto proprio per aprire l'adito alla concorrenza, e, se si togliesse il secondo capoverso, allora si vi sarebbe quel temuto privilegio, che trattiene alcuni dall'aderire a questo disegno di legge.

Che cosa può desiderarsi di più largo e di più liberale del secondo capoverso dell'art. 13? Esso ammette, che si diano le patenti alle Compagnie di navigazione nazionali o straniere, agli armatori nazionali o stranieri, individualmente o in consorzio, ai noleggiatori nazionali o stranieri. In vero io mi sono domandato a chi resti di poter dare la patente; forse ai canotti del Tevere, oppure ai burchielli di Venezia? (*ilarità*).

Si potrebbe dire: era necessario fare questo articolo? Sì, era necessario: e l'ho detto nella mia relazione.

Il senatore Vitelleschi deve conoscere un certo autore, che è cresciuto con lui, è stato a scuola con lui, e con lui ha acquistato bella rinomanza negli studi, nelle lettere e nel Parlamento italiano. Questo autore ne dice, che se si vuole godere lo spettacolo della moltitudine, la quale dal ponte S. Angelo, sotto la mole Adriana, trae verso la gran piazza, in uno di quei giorni, che, in significato eminentemente italiano, son giorni di festa, bisogna mettersi un po' in alto. Io sono in questo d'accordo con lui; ma poi egli m'insegna che bisogna dall'alto scendere fra la moltitudine, se si vuol scoprire l'intreccio dei casi umani.

A me pure piace mettermi nell'alto, ma poi non rifugio dal discendere più giù; e quindi ho pazienza di addentrarmi nel dedalo delle relazioni e nel labirinto degli atti parlamentari.

Ci apparirà così chiarissima la ragione del secondo capoverso dell'art. 35, che è il desiderio della concorrenza.

A tutti è noto quali difficoltà nell'applicazione pratica creava l'art. 230 del Codice di commercio. Esse si sono tolte con questo disegno di legge; e non occorre che dica come, sia in relazione alle disposizioni testuali del

Codice, sia in relazione alle conseguenti tasse di registro o imposte di ricchezza mobile.

Qui insorgono nuovi dubbi, e si teme, che, pel modo con cui è redatto l'art. 3, si venga a creare un qualche ostacolo alla emigrazione.

Ma credo ci sia veramente un equivoco, che però è stato già molto bene chiarito dal senatore Municchi. Contribuirò anch'io, se mi è possibile, a dilucidarlo, se pure non verrò a creare dei dubbi là dove il senatore Municchi ha portato l'evidenza.

Il senatore Vitelleschi accennava alle agenzie.

Il Senato mi renderà giustizia. Io mi sono studiato di evitare certe polemiche, le quali per molto tempo si sono mantenute vive, forse turbando la serenità del giudizio, e invito il Senato a fare una considerazione, che si eleva alquanto al disopra di tutte le polemiche.

Le agenzie, costituite in qualunque modo si voglia, sono una istituzione, regolata da una legge di polizia, non già da una legge di diritto. Sfido qualunque giureconsulto di definire le agenzie secondo i criteri che sono fondati nel diritto comune. Mi trovo d'accordo col senatore Vitelleschi nel facilitare tutto quello, che effettivamente può coadiuvare l'emigrante, sino anche al luogo di destinazione. Ma le garanzie sono a cercarsi, non in una legge di polizia, bensì nelle leggi di diritto.

E qui si vi è proprio un equivoco, che ho già cercato di dileguare, ma capisco di non esserci riuscito.

Si suppone, che questa legge regoli tutto, e quindi abroghi ogni altra legge, deroghi ogni altra legge, faccia infine *tabula rasa*. Niente di tutto questo. La legge regola quello che regola e niente di più; il diritto comune quindi, e tutto quello che non è modificato nel presente disegno di legge, continua ad aver valore ed applicazione.

Il senatore Municchi ha già detto questo, e lo ha detto con vivacità di parola, e, direi, con evidenza di ragioni. A me sia lecito di parlare molto più, dirò così, terra terra.

Si è discusso dell'utilità, che hanno gli emigrati di essere bene informati delle condizioni dei luoghi, dove arrivano, e questo anche indipendentemente dalle premure, che ha per essi il Governo del Re.

Si parla adunque dell'importanza, che vi è per l'emigrante, che, quando arriva alla meta,

trovi un campo di operosità, in cui sia sperabile una sussistenza migliore. Si parlò anzi in particolare del contratto di locazione e conduzione d'opera, perchè evidentemente, sotto una forma o l'altra, per potersi stabilire nei paesi, dove emigrano, gli emigrati hanno necessità di concludere dei contratti, che, secondo il Codice civile, si chiamano contratti di locazione e conduzione d'opera, per quanto in ciò il Codice civile sia tutt'altro che perfetto. La legge presente non porta in ciò alcun mutamento al dritto civile, nè porta alcuna modificazione ai contratti, quali sono stabiliti nel Codice di commercio anche per quello che concerne la mediazione.

Intendiamoci una buona volta: che cosa vogliamo regolare con questo disegno di legge?

Il reclutamento ed il trasporto degli emigranti.

Quello, che avviene nelle relazioni di dritto prima del reclutamento e dopo, non ha nulla a che fare con questa legge. Prima e poi impera il dritto comune.

Dunque io ho fatto quello che fa anche qualcuno che presiede al Governo: per essere esatto, concludo il mio discorso con una dichiarazione che ho scritta.

Le funzioni, che la presente legge riserva esclusivamente a coloro, che si trovano nelle condizioni di ottenere la patente di vettori di emigranti e che effettivamente l'hanno ottenuta, sono quelle che concernono il reclutamento degli emigranti e loro trasporto.

Questo è l'unico oggetto della legge.

Tutto ciò che riguarda l'emigrante prima e dopo il suo reclutamento, tutto ciò che riguarda l'emigrato nel luogo di destinazione, viene regolato dal dritto comune.

Io spero di essere stato esatto, e sarò molto contento se potrò in questo essere rassicurato particolarmente dalla parola autorevole del Governo.

VITELLESCHI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VITELLESCHI. È un vecchio uso quando si vuole raggiungere uno scopo e combattere qualche opinione, che sia difficile di confutare sul terreno della realtà, di far ricorso alla rettorica. Una gran parte della legislazione italiana si è fatta così.

Io ho assistito qui a parecchie discussioni

che hanno condotto a delle leggi, che forse siamo in molti a rimpiangere, e che sono state approvate così al suono di grandi parole.

E d'altronde è difficile, quando si fa molto rumore, il farsi sentire. E soprattutto uno degli artifici è quello di generalizzare la questione, per farne sparire le mende parziali.

L'onor. Municchi ha fatto uno stupendo discorso, invidiabile da qualunque oratore; ma ha sfondato porte aperte, narrando i dolorosi fenomeni che accompagnano l'emigrazione. E sta bene che a questi si sia voluto porre un riparo. Tutto questo, per quanto superfluo, fu benissimo detto, volendo tessere un elogio alla legge ed all'onorevole ministro, ma non ha a che fare niente con quello che dico io.

Io sono pronto a riconoscere alcuni cattivi effetti della attuale legge di emigrazione, quantunque per i suoi effetti complessi oggi una parte dell'America sia diventata quasi italiana. Deploro i patimenti del resto inseparabili da queste vicende, perchè tutte le emigrazioni si fanno a forza di sacrifici.

Ma dico che il risultato storico è precisamente questo, che da quell'epoca in poi è avvenuto un fenomeno per noi importantissimo, che non potendo avere delle colonie di Stato, questa povera gente se le fa da sè.

E badate che questo è un grande risultato. Dal 1888 in poi quindi le cose non sono andate tanto male; però, ripeto, che riconosco che ci erano molte cose da correggere in quella legge.

Ora vengo ad un'altra arte parlamentare che consiste nel fare arbitrarie interpretazioni, torcere il senso delle parole durante la discussione, fino a che quelle stesse parole riprendano il loro vero senso nell'applicazione della legge.

Ho udito il senatore Municchi ieri addurre argomenti perfettamente contrari a quelli addotti oggi. Lo dico perchè l'ha confessato egli stesso. (*ilarità*).

Dice che si è convertito, e sta bene, ma chi l'avesse inteso ieri, poteva dire che era della stessa mia opinione...

MUNICCHI. Non avevo studiato la questione.

VITELLESCHI... Io invece ho l'abitudine di ridurre le cose, per quanto è possibile, alla precisione aritmetica, e, secondo questa precisione aritmetica, prendo la legge qual'è.

La legge dice che: «Nessuno può arruolare o accaparrare emigranti».

Questo sta da sè come un divieto assoluto.

Poi siegue: « Promettere o vendere biglietti d'imbarco » e via discorrendo.

Dunque nessuno può arruolare o accaparrare emigranti senza una patente.

Fin qui, si riproduce la disposizione del 1888.

Poi viene una tale dizione dell'articolo che ciascuno interpreta a modo suo.

Secondo il Governo, l'art. 13 si deve intendere nel senso che queste patenti non possono esser date che alle Compagnie di navigazione, agli armatori e ai noleggiatori.

Io sono invece contento di restare nel dubbio, i tribunali decideranno; ma, siccome il Governo afferma che vuol dir questo, io devo discutere sopra questa supposizione che cioè nessuno può arruolare o accaparrare emigranti, eccettuate le Compagnie di navigazione, gli armatori o i noleggiatori, insomma tutti coloro che trasportano, che sono proprio quelli che, fra parentesi, sono i meno adatti, perchè i più interessati. Chiunque non è navigatore non può arruolare emigranti.

Infatti, se mai restasse qualche dubbio sull'importanza di quest'articolo, c'è l'art. 18 il quale dice:

« Il ministro degli affari esteri d'accordo ecc. potrà permettere, imponendo condizioni speciali, che un privato arruoli esclusivamente per conto proprio il numero di persone, ecc. ».

L'art. 18 non si occupa d'imbarco, ma solo di collocamento. È dunque tanto vero che è proibito fare arruolamenti o contratti del genere, da altri che non sieno le Compagnie di navigazione, che il ministro può, con una infinità di precauzioni, accordare tale facoltà ad un privato per un affare determinato, ma non mai come una funzione normale. Se poi non basta questo, vi è l'art. 29, il quale dice: « Il ministro degli esteri potrà concedere, imporre condizioni, ecc., ecc. agli emigranti, non compresi nel capo secondo », perchè su quelli contemplati in quell'articolo esso non può nulla, all'infuori del disposto dell'art. 13. È chiaro quindi, come la luce del sole, che da questa legge si proibisce qualunque operazione che faciliti il commercio fra la patria e le colonie per il collocamento degli emigranti; e chiunque ci proverà andrà incontro a contestazioni e pene. Ora io vi domando se una legge che, per provvedere agli emigranti toglie loro proprio la funzione

elementare, che è quella di trovare il modo di emigrare, non sia una legge fatale. Questa legge rimedierà, come dite, ad alcuni inconvenienti, ma pregiudicherà il principale interesse dell'emigrante che è il suo collocamento. Dunque, o non vi è più lingua italiana o questo articolo non dice quello che l'onor. ministro e il relatore in questo momento gli vorrebbero far dire.

Il relatore dice inoltre che questa legge non proibisce i contratti di locazione o conduzione d'opera. Ma qui non si parla di locazione o conduzione d'opera, perchè sopra queste grandi masse la locazione o conduzione determinata è difficile.

Quale è l'operazione che dovrebbe fare una agenzia di questa specie?

Dovrebbe mantenersi costantemente al corrente colle nostre rappresentanze, se ce ne sono, per sapere le esigenze e le domande di lavoro. E subito che avesse una domanda di lavoro, comunicarla qui, vedere a quale regione d'Italia risponde, a quale specie di lavoratori s'indirizza e combinare e mettere in rapporto la domanda e l'offerta; ciò non ha nulla che fare con i contratti di locazione o conduzione. Ebbene, finchè non avrete questa organizzazione bene sviluppata, non avrete mai un'emigrazione nè utile, nè feconda, perchè questa gente avrà bensì un ricovero o qualche sofferenza di meno nel tragitto, ma viceversa o andrà all'azzardo o non saprà dove andrà. Il primo elemento di una buona legge per l'emigrazione doveva essere di costituire un centro, magari sotto le più grandi garanzie, magari con impiegati non nuovi, per impedire che ciò sia fatto dal primo venuto, ma si doveva lasciare che ci fossero agenzie le quali, indipendentemente dalla parte interessata dell'operazione, che è il trasporto, mettessero in comunicazione l'Italia con i paesi transoceanici.

Non mi persuaderete mai che una legge senza queste qualità sia legge adatta; si riduce solo a qualche funzione burocratica che attenuerà alcune sofferenze. E badate, che per questa mancanza di agenzie legittime e riconosciute, accadrà che ce ne saranno di clandestine che non potrete perseguire. Finora queste agenzie le avete potute colpire perchè lavorano al sole. Quando le metterete all'ombra saranno clandestine, esisteranno malgrado voi, perchè le nutriranno le stesse Compagnie di navigazione per aver clienti, e avrete un mondo clandestino.

stino, sotterraneo, peggiore di quello attuale. Invece, se questo mondo, questo concambio di idee fra i coloni e la patria, l'avrete organizzato sapientemente, separandolo completamente dalla questione dei trasporti, avrete fatto cosa utile.

Questo articolo non si sa bene che cosa dica, ma dal complesso della legge appare che esso compromette un interesse che a me pare principalissimo. Rimarrò probabilmente solo, ma non saprei adagiarmi a votarlo; sembra, credo, che è una materia questa che andrebbe studiata. Sono convinto che studiando questa questione tranquillamente, tra il ministro e la Commissione, si potrebbe trovare una soluzione soddisfacente.

La Camera elettiva non si ribellerebbe se si facesse un qualche emendamento all'uno o all'altro articolo; così come sta, per me l'art. 13 non ha un senso chiaro, o se lo ha sarà quello di perseguire chiunque voglia aprire vie di emigrazione alle nostre popolazioni; cose queste che finchè si fanno contro gli speculatori o contro coloro che agiscono per loschi interessi, sono utili; ma quando siano fatte contro quel movimento naturale, spontaneo che ha la nostra popolazione per emigrare, le credo assolutamente funeste.

Debbo ora alcune parole di risposta all'ultima parte, alla perorazione dell'onor. Municchi; il quale in questa parte ha per poco trasformato un po' il mio discorso, perchè veramente io dissi, che quando cominciò a discutersi dell'emigrazione, quasi tutti erano contrari e la volevano impedire, e mi ricordo che in quelle discussioni io era quasi il solo il quale la difendeva.

Io faceva una osservazione a quei signori d'allora, e diceva che avevano governato male. Dissi che avevano governato male, lo dissi e lo mantengo, perchè vedendo che la gente se ne andava, invece di cercare di fare un po' meglio, volevano arrestare l'emigrazione, persuasi, come erano, che, rimediando al sintomo, avrebbero rimediato al male.

Dopo, pian piano, questa idea si è modificata, da un lato si è riconosciuto che non siamo i più sapienti fra i governanti, e poi dall'altro si è cominciato a capire che questa gente che emigrava aveva ragione.

Però, l'avvertimento che l'on. Municchi mi dà

io proprio onestamente lo respingo, e lo respingo perchè ritengo per vero che il fenomeno della nostra emigrazione dipenda in gran parte dal nostro mal governo, quantunque riconosca che non ne è la sola causa. Ed io l'ho accennato nel mio discorso dell'altro giorno.

È evidente che, se voi togliete ai nostri amministrati il terzo della loro rendita, che è proprio quella parte che dovrebbe destinarsi al risparmio e alla riproduzione, voi arrestate lo sviluppo della ricchezza.

S'intende che nelle rendite di qualunque natura, agricola o industriale, una parte deve servire per l'alimentazione, una parte per il mantenimento delle industrie o delle proprietà, ed una parte è destinata a rifornire il capitale.

Ora non v'è fortuna che, privata della sua terza parte, possa far risparmio; vi sono alcuni che fanno risparmi, ma non sono sempre i migliori, e certo sono pochi.

Ora all'aumento della popolazione bisogna che corrisponda l'aumento della ricchezza. Quando voi impedito che la ricchezza non si riproduca, e la popolazione si aumenta, è naturale che nasce uno squilibrio. Noi prendiamo all'Italia, per la sua amministrazione, un mezzo miliardo di più di quello che una nazione civile dovrebbe pagare, relativamente alla sua agiatezza. Ora è evidente che in questo caso la produzione della ricchezza non corrisponde più all'aumento della popolazione.

Una verità di questa natura, quand'anche io non la dicessi, sarebbe nè meno vera nè meno dolorosamente nota per questo. Io vorrei che i male intenzionati non avessero altri argomenti che le mie parole.

Creda, onor. Municchi, che, a forza d'adularci tutti reciprocamente, non dicendo mai la verità, siamo arrivati al punto in cui ci troviamo.

Se ci fosse stata più gente che avesse detta la verità, anche gli amici avrebbero governato meglio.

Questa specie di tacita adulazione, per la quale si deve far mostra che tutto sia fatto per lo meglio, non serve ad altro che a mantenere gli errori che lamentiamo, e perciò a creare il malcontento assai più che non lo facciano le mie parole.

Ritengo anzi che il dire la verità sia un dovere; ed io ho detto sempre queste cose, credendo appunto di compiere un dovere, di avver-

tire i miei colleghi e i miei amici quando a me pareva che le funzioni del Governo non fossero giuste. Altrimenti perchè sarei io qui? Quando non fossi qui che per lodare le cose che non mi paiono ben fatte, sarebbe inutile che ci fossi. Potrò aver detto una parola di più anch' io, avrò fatto qualche volta un po' di retorica anche io, ma la verità è che questo sistema di governo che abbiamo avuto, non risparmiando carichi, e tormenti, è uno dei fattori dell'emigrazione. Siccome non possiamo influire sopra le altre ragioni naturali, richiamo l'attenzione su quelle che dipendono da noi. E perciò, se noi in una parte qualsiasi abbiamo contribuito a questo fenomeno, bisogna che ci guardiamo bene, se la natura ha supplito ai nostri errori con questo emissario, dal chiuderlo tanto per umanità quanto per giustizia.

Detto questo, io non insisto più oltre perchè la difesa della mia persona non vale un lungo discorso; ma quello che voglio affermare è che le ragioni per cui ho parlato sono gravissime, ed ho parlato perchè temo che da questa complicata legge derivino due cose, l'una peggiore dell'altra: una maggiore difficoltà di svolgimento per l'emigrazione e la costituzione di mezzi clandestini per venire in aiuto, sopra i quali non si potrà più avere alcun controllo. Per tutte queste ragioni, io mantengo la mia proposta d'emendamento, qualunque sia la sorte che le è riservata.

ODESCALCHI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ODESCALCHI. Io non aveva nessuna idea di richiamare l'attenzione del Senato su questo articolo.

Nella Commissione esso mi era sembrato un articolo di poco chiara dizione, ma, animato da uno spirito di conciliazione, passai sopra. Ora però che da tutte le parti l'ho inteso esplicitare, mi si è fatta una tale confusione in capo, che non ci comprendo assolutamente più nulla, e domando categoricamente al ministro alcune parole di schietta spiegazione.

Questo articolo significa ciò che ha detto il collega Municchi, almeno nella prima parte delle sue spiegazioni? E allora lo accetto ben volentieri. Significa ciò che con altrettanta abilità ha spiegato il senatore Vitelleschi. E allora non lo accetto. Insomma l'arruolamento di emigranti per un dato scopo, o permanenza,

o coltivazione di terreni, appartiene unicamente al vettore? E allora la vedo una cosa assai cattiva. Oppure al vettore appartiene solo l'incombenza del viaggio? E allora la credo cosa utile.

Per esempio, pochi giorni fa ho avuto da Buenos-Ayres una proposta di compartecipazione per parte di un certo signore di una compagnia tedesca, che si occupa di colonizzazione, ed ha acquistato terreni vicino a Baya-blanca. Supponiamo che io accetti questa proposta, e con me l'accettino altri miei amici. Ci sarà domandato un certo numero di agricoltori. Ora chi dovrà farne l'arruolamento? Io o il signor Laganà? Se dovrà farlo il signor Laganà, è assurdo; se dovrò farlo io, è cosa ragionevole. E allora siamo nella spiegazione data dal senatore Municchi.

Ma torniamo a noi. L'emigrazione è una parola tanto vasta che non la ha potuta neppure definire il genio sottilissimo dell'onorevole relatore.

Per esempio, vi possono essere degli emigranti per la costruzione di una ferrovia. Qui ritorna lo stesso argomento; e, se è vera la spiegazione data dal senatore Municchi, può un'agenzia arruolare dei lavoranti, per costruire, ad esempio, una ferrovia nel Messico, allora perchè (come diceva il senatore Municchi) questo viene impedito quando si tratta di arruolare non per paesi oltre Oceano?

Ed ora mi rivolgo specialmente all'onorevole Finali, il quale ricorderà bene questo fatto. Vennero qui per i lavori dell'Agro Romano molti romagnoli, una piccolissima parte dei quali si è ora trasformata, come società colonizzatrice, a Fiumicino. Però, anni addietro, era molto più numerosa. Finirono i lavori; ed io, preoccupato di questo, e pensandoci, in un viaggio archeologico che facevo in Grecia, vidi che vi era quivi una grande costruzione di ferrovie ed una grande ricerca di lavoranti, e pensai che ci si sarebbe potuto utilmente avviare i lavoranti romagnoli che qui erano in sovrabbondanza. Presi dunque l'appalto di un piccolo tronco di ferrovia in Grecia, e lo cedetti ad una società cooperativa; ed i romagnoli andarono, fecero il lavoro, e furono esattamente pagati.

Poi, il Governo - c'era allora l'onorevole Crispi - seguì l'esempio; ma ci perdette circa centomila franchi, e non concluse niente, ad

onta di preparativi, molti dei quali somigliavano a quelli scritti nella presente legge. Ora, quello che io allora feci, dopo votata questa legge, mi sarà lecito sì o no di fare? Quando questo mi sarà chiarito, potrò capire qualche cosa; ma per ora ho un tal buio intorno a questo punto che non saprei io stesso come votare.

VISCONTI VENOSTA, *ministro degli affari esteri*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VISCONTI VENOSTA, *ministro degli affari esteri*. Non posso considerare come esatta l'interpretazione data dall'onorevole senatore Vitelleschi all'articolo in discussione.

Chiunque può organizzare un'impresa di colonizzazione senza essere obbligato a chiedere la patente, e nulla vieta che egli faccia conoscere i patti che può offrire agli emigranti. Ma l'opera di reclutamento e di trasporto potrà solo essere eseguite dal vettore che si servirà dei suoi rappresentanti. Ciò che la legge vieta è che tra l'emigrante e il vettore si frammetta una persona estranea per lucrare una provvisione su l'uno e su l'altro.

Questa è la disposizione generale della legge, salvo il disposto dell'art. 18, che leggo:

« Il ministro degli affari esteri, d'accordo col ministro dell'interno, potrà permettere, imponendo condizioni speciali, che un privato arruoli, 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 compirsi; purchè il privato, ove si tratti di emigrazione nei paesi contemplati dall'articolo 6, si valga, pel trasporto, dell'opera d'un vettore patentato, e questi paghi la tassa prescritta dall'art. 28 ».

In questo senso che è quello espresso dall'onorevole relatore dell'Ufficio centrale, mi associo alla dichiarazione da lui fatta con grande precisione di linguaggio, poichè un'altra interpretazione sarebbe in contraddizione colle disposizioni della legge.

PRESIDENTE. Onor. senatore Vitelleschi insiste nel suo emendamento?

VITELLESCHI. Io lo ritirerei volentieri, se in certo modo questo ritiro non ripugnasse alle mie convinzioni.

Quando uno ha una convinzione, deve dare il modo agli altri di parteciparvi. E, giacchè

ho la parola, dichiaro che mantengo questo emendamento. Sarà questione di pochi minuti, ma io dirò all'onor. ministro che, quando egli ha citato l'art. 18, ha pronunciato, mi permetta la parola, la condanna del suo sistema.

Quando si parla di ottenere un permesso speciale dal ministro, dando certe garanzie, per un fatto isolato, non si tratta certo del trasporto di 200,000 persone.

Io sostengo la necessità di organi che mandino informazioni dei luoghi ove la grande emigrazione possa dirigersi.

Se si dirà, per esempio, che al Plata occorrono 300 o 400 mila lavoratori, questi vi si recheranno, indipendentemente dal permesso che potrà dare o negare il ministro.

Queste sono cose piccine e non si trasportano così 200,000 persone; tutto al più con questi mezzucci si potrebbero trasportare i romagnoli del senatore Odescalchi, ma non si risponde ad una grande legge naturale.

L'articolo così come ci viene proposto, io non lo posso approvare. Se avessi avuto il consenso del ministro e della Commissione, avrei presentato un largo emendamento, e, data la situazione che le cose restino come erano prima, mi limito a proporre la soppressione dell'intero secondo capoverso dell'art. 13, appunto perchè le cose rimangano quali sono ora; l'emendamento non sarà accolto; ma io avrò compiuto il mio dovere.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, verremo ai voti.

Il senatore Vitelleschi propone di togliere dall'articolo in discussione tutto il secondo comma.

Metto ai voti questa proposta di emendamento.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

Metto ora ai voti l'articolo 13 nel testo già letto.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Art. 14.

I prezzi dei noli, che i vettori si propongono di percepire dagli emigranti, dovranno riportare l'approvazione del Commissariato.

Non più tardi del 15 novembre, del 15 marzo e del 15 luglio d'ogni anno, i vettori faranno

pervenire le loro proposte al Commissariato. Questo provvederà all'approvazione dei noli, udito il parere della Direzione generale della marina mercantile, 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, dentro un congruo termine, le loro ragioni; dopo di che esso trasmetterà tutti gli atti, insieme con le sue proposte motivate, al Consiglio superiore di marina, che dovrà esprimere il proprio parere motivato. Spetterà quindi al Ministro degli affari esteri di stabilire il prezzo dei noli, secondo la qualità dei trasporti, la classe e la velocità dei piroscafi.

Così dei noli approvati come di quelli da lui stabiliti, il Ministro degli affari esteri darà comunicazione al Parlamento con speciale relazione, alla quale dovranno essere allegati tutti gli anzidetti pareri ed informazioni.

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

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.

Il Commissariato notificherà i prezzi dei noli così determinati ai Comitati mandamentali e comunali, e notificherà loro anche le offerte di trasporti, a minor prezzo, di tutti i vettori che ne facciano richiesta, e ai quali, in difetto di rappresentanti locali del vettore, i Comitati potranno indirizzare gli emigranti per mezzo degl'ispettori d'emigrazione.

Al vettore che sorpassasse i prezzi dei noli approvati o stabiliti, ovvero si rifiutasse di tra-

sportare 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 prezzo del nolo per gli emigranti, che già sia stato pubblicamente annunziato, ovvero fissato nel biglietto d'imbarco o in equivalenti scritture.

Volendo ridurre il prezzo già annunziato o contrattato, la riduzione dovrà essere estesa a tutti gli emigranti che verranno imbarcati per quella partenza.

PISA. Domando la parola per fare una proposta sull'ordine della discussione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PISA. Se il regolamento non si oppone, pregherei l'onorevole signor presidente, di voler far dare lettura anche dell'art. 15 che tratta dello stesso argomento, perchè così si faciliterebbe e si renderebbe più rapida la discussione.

PRESIDENTE. Chiedo all'Ufficio centrale se accetta la proposta del senatore Pisa.

LAMPERTICO, *relatore*. L'Ufficio centrale si rimette a quanto deciderà il Senato.

PRESIDENTE. Allora pongo ai voti la proposta.

Chi approva la proposta del senatore Pisa di discutere contemporaneamente gli art. 14 e 15, è pregato di alzarsi.

La proposta è approvata.

Allora do lettura anche dell'art. 15.

Art. 15.

In caso di coalizione fra vettori per rifiutare il trasporto degli emigranti al prezzo dei noli approvati o stabiliti, il Governo potrà autorizzare i Comitati locali a sostituirsi in tutto all'opera dei rappresentanti dei vettori; potrà autorizzare con speciali concessioni altre Compagnie, armatori o noleggiatori, italiani e stranieri, al trasporto degli emigranti; potrà consentirne il trasbordo in porti esteri di qua dall'Oceano, e prendere ogni altro provvedimento opportuno a tutela dell'emigrazione.

Quando si verifichi il caso predetto, verrà ritirata al vettore la patente, che non potrà essere nuovamente concessa se non dietro motivata deliberazione del Consiglio dei ministri. In caso di recidiva, la patente verrà definitivamente ritirata.

VISOCCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VISOCCHI. In questo art 14, signori senatori, è data allo Stato una nuova funzione, un nuovo incarico ed è quello di determinare il prezzo dei noli. Io rimasi assai meravigliato nel vedere come l'onor. ministro ed insieme con lui molti altri valentissimi cultori della scienza dell'economia politica e sociale, che insieme con lui collaborarono nella compilazione della presente legge avesser potuto così di leggieri accettare che lo Stato assumesse questa nuova funzione. Abbiamo abolito i calmieri, abbiamo abolito le assise sulle derrate, per quanto di pubblica necessità, abbiamo tutti imparato nei più elementari trattati di economia politica, che tutte le volte che lo Stato si ingerisce in materia di commerci e di industrie non fa che guastare e danneggiare produttori e consumatori, e quindi si è adottato il sistema che i commerci e le industrie debbano rimanere del tutto liberi. Ma qui, o signori, si fa assolutamente il contrario, perchè invece di lasciare che i noli si stabiliscano con le regole ordinarie della richiesta e dell'offerta, si vuole imporre dal nostro Governo un determinato prezzo. L'onorevole ministro degli esteri rispondendo ad uno degli oratori che in quest'Aula muoveva difficoltà in questo punto della legge, diceva: « Ma saranno determinati dei prezzi così ragionevoli che è da credere che le Società di navigazione li accetteranno ». Io mi permetto di far osservare all'onor. ministro che molte volte avviene che la concorrenza fa discendere i prezzi molto al disotto del ragionevole. E questo mi pare che sia avvenuto nei molti anni che hanno preceduto la formazione di questa legge, nei quali la concorrenza che c'è stata tra le Società di navigazione, eccitata spesso dagli agenti d'emigrazione che abbiamo negli articoli precedenti aboliti, ha mantenuto un prezzo molto basso nei noli e quindi più vantaggioso di quello che si fosse potuto ragionevolmente stabilire dal Governo per tutti quei riguardi che il nostro onorevole relatore ha così bene annoverati nella sua relazione, che sono, mi pare, al n. 21, e qualcuno anche ne manca.

Ora dunque è da tenere conto che con questa disposizione, invece di recare un vantaggio agli emigranti si faccia loro un danno. Ma ci è altro anche molto importante.

Chi è che dà al Governo l'obbligo di prendersi questa briga e questa responsabilità? Oggi tutto fa temere un aumento di noli, sia per la coalizione che si dice sia stata stretta tra le Società navigatrici, sia per l'incremento del carbone (non voglio dire altro), perchè far correre al nostro Governo il pericolo di prendersi la taccia di aver egli con le sue determinazioni fatto rincarare i noli, che rincarano per tutt'altra ragione? E notate, signori, se avvenisse che i noli ribassassero, questo non si accrediterebbe certo a vantaggio del Governo, ma si direbbe che è stata una casualità, un effetto della concorrenza. E se avvenisse che le Società non accettassero i prezzi che dal Governo sono determinati, che cosa farà il ministro? Avrà un'altra grande incombenza da compiere ed è quella di andare cercando quali Compagnie si possano chiamare dall'estero perchè vengano a trasportare i nostri emigranti; ovvero in quale porto di fuori bisogna mandare questi emigranti perchè essi possano essere imbarcati.

Adunque, o signori, a me pare che non c'è nessuna convenienza che il Governo prenda questa responsabilità. Non c'è nessun utile, perchè se le coalizioni si formano il Governo non avrà nessun mezzo di romperle; se le coalizioni non si formano, questa disposizione può paralizzare i buoni effetti della concorrenza; dunque essa torna a vantaggio dei navigatori ma non degli emigranti.

Mi pare adunque aver dimostrato che questa disposizione di utilità non ne ha alcuna, di pericoli ne ha molti, e di responsabilità ne aggiunge assai e ciò senza necessità; senza che nessuno abbia mai chiesto dal Governo tale servizio.

Per tutte queste ragioni credo che molto conveniente sarebbe che il Governo la evitasse consentendo di abolire questo articolo 14.

Io ho creduto mio dovere di rilevare questo inconveniente e di pregare il Governo che voglia pur evitare di assumerlo. Compiuto questo dovere, non aggiungo altro.

PISA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PISA. L'onorevole preopinante ha toccato questa questione dal punto di vista teorico, e su questo punto di vista non occorre certo ritornare, tanto più che non essendo bigotto dei

rigidi principi della libertà economica, io sottoscrivo alla sentenza in argomento detta dal preopinante Municchi.

Qualora vi sia grande utilità per gli emigranti nel sistema escogitato dal legislatore ed espresso agli articoli 14 e 15. non sarà il caso certo di formalizzarsi, nè di deplorare che siasi fatto qualche strappo alla teoria della libera concorrenza.

Il nodo della questione perciò sta in ciò: Di vedere, cioè, se questo sistema architettato dal progetto di legge odierno è realmente utile allo scopo a cui intende. E lo scopo a cui intende sarebbe quello di ottenere per gli emigranti nostri l'imbarco e il trasporto, alle migliori condizioni di prezzo e nelle migliori condizioni di viaggio igienicamente parlando. In quest'articolo si tocca soltanto la questione del prezzo del nolo, ma questa poi si connette con quella igienica.

Mi corre l'obbligo, anzi tutto, su questo argomento, di porgere pubblico ringraziamento, ben sentito, all'illustre relatore, che avendo udito da me qualche obiezione negli uffici su questo argomento e su un altro toccato in susseguente articolo, ha voluto spingere la sua coscienza, sempre grandissima, al punto da richiedere le mie osservazioni ed a preoccuparsene nella relazione che è stata distribuita al Senato; ne ripeto qui i più vivi ringraziamenti ed appunto prenderò in esame le ragioni che egli nella sua relazione ha creduto di opporre ai miei dubbi in questo importantissimo punto del nolo.

Si stabilisce dunque dal progetto che il nolo dovrà essere fissato dal Governo, ossia si dice che i vettori dovranno far pervenire le loro proposte per la relativa ratifica, al Commissariato. Questo dovrà approvarle o disapprovarle e fissare nel caso lo creda opportuno quel ribasso, che se non è accettato darà poi adito ai vettori di esporre le loro ragioni.

Inanzi tutto, questo articolo di legge non può non suscitare dubbi sull'efficacia, sulla spigliatezza del sistema; si tratterebbe di fissare il nolo ogni quadrimestre (se non erro tre volte all'anno) e ci sono termini tassativamente accennati nell'articolo che vengono a rendere praticamente più difficile questa fissazione ogni quadrimestre qualora vi siano delle alterazioni nel mercato dei noli.

Ora le alterazioni del mercato dei noli sono comunissime e possono benissimo dare adito a variazioni da parte del Commissariato ogni quadrimestre.

È detto nell'articolo, che per le proposte che non fossero approvate il Commissariato è obbligato ad invitare i vettori ad esporgli, dentro un congruo termine, le loro ragioni.

Primo termine; ma non basta; si discorre poi di altri termini necessari in seguito, ossia di termini per la pubblicità nei prezzi dei noli che dovranno essere resi pubblici almeno quindici giorni prima della loro applicazione, e per le revisioni straordinarie nel più breve termine possibile.

Non entrerò in tutta la casistica di questo articolo, ma ci troviamo in un meccanismo di cui non sembra facile l'andamento regolare, a meno che si verifichi la massima concordia fra i vettori ed il Commissariato.

Ma, se il Commissariato dovrà qualche volta (ed è facile che debba farlo per l'adempimento del proprio dovere, dovere delicatissimo perchè tutela i noli e quindi la borsa di questi poveri emigranti) non approvare le proposte dei vettori, in tal caso vi sarà ristrettezza di tempo, dati tutti i termini fissati nell'articolo, di cui alcuni ho già citato.

D'altronde rinunciando anche ad altre osservazioni di minor conto che potrei fare sulla dizione di questo articolo, che mi sembra davvero un po' intricato, vengo all'obbietto più importante.

Supposto che sia bene nel vantaggio degli emigranti il far del Governo il giudice inappellabile del prezzo dei noli, è in questa legge concretato il modo di dare una sanzione seria a questo giudizio del Commissariato?

E qui la questione diventa importantissima, perchè si tratta avanti tutto della serietà di un disposto di legge; poichè, se si dispone che si deve sottoporre l'approvazione del prezzo del nolo al regio commissario, e questi non approvasse e malgrado ciò non si potesse conseguire lo scopo principale del Governo di ottenere all'emigrazione il trasporto al costo più modico, ci si troverebbe nella necessità di violare la legge, oppure la legge non avrebbe una pratica applicazione.

Vediamo perciò la sanzione che l'articolo 15 molto chiaramente espone a questo obbligo

imposto ai vettori. E qui prendo la relazione, perchè essa è fatta con una chiarezza esemplare.

Pigliando di fronte la questione, la relazione dice quali sono i rimedi che nel progetto di legge si trovano contro la possibile inesecuzione dei voleri del Commissariato da parte del vettore, allorchè gli sia tolta la patente.

Naturalmente, essendosi anche studiata la questione dal punto di vista delle coalizioni (giacchè le parole *trust* e *pool* tradotte in italiano significano appunto coalizione, unione, sindacato, allo scopo d'imporre un determinato prezzo, o determinate condizioni), data l'esistenza delle coalizioni medesime, il regio commissario potrà forse ottenere l'obbedienza dei vettori nazionali arruolati alle coalizioni, togliendo loro la patente?

Con l'art. 15 e coi rimedi così ben esposti dall'egregio relatore si è trovato il modo di provvedere quando si sia tolta la patente a tutti i vettori autorizzati?

Primo di questi rimedi è l'autorizzazione ai Comitati locali di sostituirsi ai rappresentanti.

E qui l'acuto nostro relatore scrive: « Che l'autorizzazione ai Comitati locali con funzioni gratuite possa efficacemente sostituire l'opera dei rappresentanti, si comprende, a dir vero, malamente. Tutto al più potranno supplire ai rappresentanti, dando il biglietto agli emigranti, quando vi sia un vettore, ma avanti tutto occorre che il Governo ne abbia uno alla mano ».

Non si tratta dunque di un rimedio radicale, siamo d'accordo; non si poteva parlare più chiaramente e sinceramente.

Procediamo oltre. Secondo rimedio: « L'autorizzazione ad altre Compagnie, armatori o noleggiatori al trasporto degli emigranti ».

E qui l'illustre nostro relatore (leggo la relazione) risponde:

« L'autorizzazione ai Comitati locali di sostituirsi ai rappresentanti, presuppone naturalmente l'esistenza di un vettore non asservito alla coalizione. In fatto un tale vettore si troverà sempre, essendo grande il vantaggio di trovare gli emigranti senza spese di provvigioni o di rappresentanze ».

È verissimo che il vantaggio di risparmiare le provvigioni può allettare dei vettori nuovi a offrirsi per questo servizio della emigrazione.

Però occorre che questi vettori vi siano.

Ora io ho già avuto l'onore di parlare or ora al Senato di questi *trusts*, che sempre più si vengono formando fra le principali Compagnie; coalizioni queste estese pure alle Società estere, coalizioni che non si potranno certo impedire neanche con la presente legge.

Ora, date queste coalizioni, io domando di nuovo all'onor. relatore: crede egli che, data l'importanza della nostra emigrazione, che, secondo le più approssimative risultanze statistiche, è ora almeno di 150,000 emigranti annui, e data una grande coalizione che renda impossibile al Governo di far valere la sua autorità, a meno che questo non esorbiti dalle sue funzioni, il che io non posso ammettere, crede egli in tutta coscienza che sarà facile trovare 250 o 300 vapori, perchè non ne occorreranno di meno, per trasportare questa fiumana della nostra emigrazione?

L'illustre senatore Vitelleschi che si è preoccupato di questa questione generale, ha voluto essere pessimista. Capisco il pessimismo specialmente in giornata, ma io non dividerò le apprensioni sue così spinte nel senso che, dato il meccanismo dell'attuale progetto di legge, si venga a fermare l'emigrazione, ma certo si potrà venire a peggiorare la condizione degli emigranti che noi vogliamo tutelare.

Mi spiego meglio. Questi emigranti non potendo trovare imbarco da noi, probabilmente potranno passare le Alpi e traversare poi gli Oceani su bastimenti di armatori stranieri, al di fuori di tutte quelle santissime cautele che in questo progetto sono prescritte a tutela della loro igiene e della loro incolumità personale. Si verrebbe perciò in questo caso ad ottenere l'effetto contrario a quello voluto dal legislatore.

Ma non basta; c'è da esaminare gli altri rimedi che stanno nell'art. 15: « Il consenso al trasbordo in porti esteri di qua dell'Oceano ».

Ho letto tutta la relazione ed ho veduto che il relatore non ha creduto preoccuparsi di questo terzo rimedio.

Mi dirà poi, se lo crederà, oralmente perchè non ha creduto di discutere l'efficacia di questa terza sanzione dell'approvazione del nolo iscritta all'art. 15.

Vengo poi al quarto rimedio.

Questo ha una grande importanza ed insieme non ne ha nessuna, ed il Senato comprenderà

subito ciò che intendo dire, quando rifletta che su questo quarto rimedio la legge dice queste parole :

« Il Governo potrà applicare altri provvedimenti opportuni a tutela dell'emigrazione ».

A questo proposito ripeto le parole del mio illustre maestro il relatore della Commissione il quale dice: « L'art. 15 col dare infine facoltà di prendere ogni altro provvedimento opportuno a tutela dell'emigrazione corre forse pericolo di dire troppo, il che tante volte equivale a dire nulla ».

Si tratta di una questione chiara, vi sono vettori approvati dal Commissariato o non vi sono; se non vi sono bisognerà ricorrere all'estero, ed allora si va a cadere nelle gravi difficoltà che mi sono permesso di accennare.

Mi duole che il Senato si sia forse stancato della lunga discussione, mi duole di aver dovuto prendere anche io una parte del suo tempo, ma dal momento che a questo disegno di legge hanno consacrato i loro studi uomini eminenti, e primo fra questi il ministro degli esteri, è giusto che anche il Senato lo abbia preso in serio esame per approvarlo emendandolo o respingerlo come si suol dire *ex informata conscientia*.

Ebbene a me che l'eloquenza così limpida, così dotta dell'illustre maestro (mi permetta di ripetere l'epiteto, l'onor. Lampertico), ha già molte volte convinto, spero che anche ora saprà dimostrare che questo articolo riuscirà di vero e grande vantaggio agli emigranti che sarà per loro di vera tutela, come è nostro obbligo di volerlo. Se fosse altrimenti io sarò costretto con grande dispiacere, e sebbene consenta perfettamente nella opinione del collega senatore Municchi, che cioè occorra ed è obbligo di umanità, provvedere ai nostri emigranti, sarò dolente, dico, di non poter dare il mio voto a questo articolo, così come è formulato ed esclusa la modificazione necessaria di questo articolo che è importantissimo, non lo potrei dare alla legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore.

LAMPERTICO, *relatore*. Anche per l'ora cercherò di essere brevissimo.

Si è accennato ad una disposizione particolare dell'art. 14, cioè quella che stabilisce la determinazione dei noli di quattro in quattro mesi.

L'articolo della legge dice « che si potrà », il che non vuol dire « che si dovrà ».

Ma quanto all'oggetto delle preoccupazioni, ed anche delle opposizioni, che si fanno a questa disposizione di legge, schiettamente e senza rettorica, rendo grazie alla discrezione del senatore Visocchi ed alla molta lealtà e molta cortesia del senatore Pisa. Anzi, come già ho accennato, così anche senza nominare il senatore Pisa nella relazione, io devo al senatore Pisa, se sono stato informato, anche prima di fare quella relazione, delle difficoltà, che egli accampava.

Or bene, io credo, che siano veramente esagerati i timori di questo ufficio che si attribuisce il Governo. In fatto il disegno di legge parla di « approvare o stabilire i noli ».

Qui veramente sarebbe stata adoperata una parola più esatta, che avrebbe dileguata ogni preoccupazione, se invece si fosse detto, che il Governo *verifica* i noli. In tutto ciò non c'è niente di arbitrario, nè per le fonti, da cui il commissariato assume le informazioni, nè per la cosa in sè. Io ho anche indicato molto minutamente nella relazione i vari elementi, i quali compongono il nolo, e tolgono ogni pericolo, che nulla si eserciti di arbitrario, poichè infine non si tratta, se non di riconoscere i fatti, quali sono indipendentemente del Commissariato.

Infine dei conti questa verifica dei noli si riduce a quello, che si fa anche in varie città, di esporre gli strumenti, i quali segnano le variazioni di pressione dell'atmosfera, la temperatura e che so io. La azione del Governo non si sostituisce per niente alla verità e realtà dei fatti.

Non vi è che una verifica dei fatti.

Il senatore Pisa in modo particolare accenna alla mancanza di sanzioni; quando il vettore non volesse ottemperare alle prescrizioni del Commissariato. Mi pare veramente, che la sanzione ci sia. Prima di tutto si tratta di un atto d'autorità del Governo a cui non si può legittimamente opporsi, ma di più nell'articolo di legge, che abbiamo davanti, sta, che, se il vettore volesse opporsi a questa verifica del nolo, perderebbe la patente, e che anzi la patente non gli sarebbe ridata, se non quando l'autorità pubblica riconoscesse che gli si può ridare.

Il senatore Pisa, esaminando uno ad uno i mezzi, i quali il disegno di legge oppone alle

coalizioni, li crede non efficaci. Io però, senza ripetere quello che ho detto nella relazione e che almeno completamente non ha appagato il senatore Pisa, farò una semplicissima osservazione.

Volersi mettere in capo d'impedire le coalizioni è troppo ingenuo; impedirle in via assoluta non si può. Sta bene, ma domando io nelle presenti condizioni come ci troviamo? Queste coalizioni sono o non sono possibili?

Sono tanto possibili, che io ho già indicato nella discussione generale tutto l'aumento di noli, che è dovuto ai *trusts* che si sono formati in Genova, prima per il trasporto degli emigranti agli Stati Uniti d'America, e poi al Brasile e la Plata.

Ora io domando, con questo disegno di legge ci troviamo meglio, o peggio di quello che ci trovavamo prima?

Evidentemente meglio.

Non siamo andati alle esagerazioni del primo disegno di legge, ma, contenendoci in termini molto discreti, abbiamo accennato ad alcuni provvedimenti concreti, i quali veramente possono in qualche modo rimediare. Abbiamo anche aggiunto una disposizione generale, che dà in mano al Governo la potestà di ottenere che le coalizioni si scioglano.

Le coalizioni, per quanto siano dannose, hanno sempre un limite necessario nella natura delle cose; esse durano finchè possono veramente durare, e ne abbiamo l'esempio anche dello stesso *trust* formato a Genova, che già venne a perdere dell'efficacia anche prima che questo disegno di legge diventasse veramente legge. Quindi per tutto questo, epilogando il mio pensiero in poche parole, io fo animo al Senato di votare quest'articolo di legge, che non è un atto arbitrario, ma un atto di semplice verifica dei ruoli, e che se non può riparare ai mali, che saranno sempre irrimediabili, dà tuttavia al Governo in mano delle facoltà, che fino ad ora non aveva, facoltà che sono dimostrate necessarie anche dall'esperienza. Poichè, se le coalizioni si sono avverate, e si potranno

avverare in seguito, il Governo si troverà in mano per porvi rimedio molte più facoltà, che non avesse per lo passato.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, pongo ai voti l'art. 14 nel testo proposto.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Pongo ai voti l'art. 15 che è stato discusso contemporaneamente all'art. 14 e che è già stato letto.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

PRESIDENTE. Stante l'ora tarda, rimanderemo il seguito della discussione a lunedì 28 corrente.

Leggo l'ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Disposizioni sull'emigrazione (N. 29 - *urgenza*).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Tutela delle rimesse e dei risparmi degli emigrati italiani all'estero (N. 39 - *urgenza*);

Modificazioni alla legge 6 agosto 1891, n. 483, per il servizio di vendita dei sali e tabacchi (N. 76 - *urgenza*);

Approvazione di due contratti di permuta di beni stabili fra il demanio dello Stato ed il comune di Venezia: Autorizzazione al Governo di concludere un'altra permuta di stabili col comune di Roma (N. 70);

Esercizio economico di ferrovie a traffico limitato, comprese nelle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula (N. 31);

Rinnovazione e scioglimento dei Consigli comunali e provinciali (N. 27).

La seduta è sciolta (ore 18 e 20).

Licenziato per la stampa il 31 gennaio 1901 (ore 12.30).

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.