

DIMENSIONI DELL'EMIGRAZIONE ITALIANA TRA IL 1880 E IL 1930

Gabriele Scotti

Sommario: 1. Introduzione – 2. L'emigrazione e l'ordine pubblico. – 3. Il lucro delle società di trasporto. – 4. Gli Istituti giuridici per la tutela degli emigranti.

1. Introduzione

All'indomani dell'unificazione politica italiana, come ben noto, la Penisola presentava molteplici differenze culturali, economiche e sociali tra le diverse regioni. Anche negli anni successivi la politica nazionale non riuscì a promuovere una crescita industriale ed economia omogenea, che rispondesse alla domanda di lavoro con un'adeguata offerta. Così, tra il 1880 e il 1930, oltre 17 milioni di uomini e donne varcarono le frontiere nazionali, chi per pochi mesi, chi per qualche anno e chi per non farvi più ritorno.

La spinta migratoria da tutta Europa ivi compresa naturalmente anche l'Italia verso il Nuovo Mondo, già iniziata nella prima metà dell'Ottocento, crebbe in maniera progressiva a partire dagli anni Settanta del XIX sec. Le cause che determinarono lo sviluppo di questo fenomeno furono molteplici e variabili secondo le diverse zone del continente, ma è comunque possibile enucleare alcuni elementi comuni al panorama europeo ed italiano.

In questo periodo una significativa parte dell'economia europea si basava sull'agricoltura. Così le granaglie a basso costo, provenienti da Sud e Nord America, Russia e Australia, tramite mezzi di trasporto più moderni e veloci, influirono in maniera decisiva su un prolungato ed imprevisto decremento dei prezzi del grano. Questo calo, costante ed incontrollato, produsse una diffusa depressione economica tra gli agricoltori¹. A questa crisi agraria si aggiunsero altri fenomeni congiunturali legati a varie patologie che colpirono le colture delle campagne italiane ed europee: la pebrina infettò i bachi da seta nel nord Italia; la fillossera infestò i vitigni francesi; il brusone azzerò

• Si pubblica, con questo contributo, la sintesi di una tesi di laurea, discussa presso l'Università degli Studi di Milano, su un tema di grande attualità.

¹ Bevilacqua, 2001, p. 103.

le coltivazioni risicole e la mosca olearia mise in ginocchio l'olivicoltura del mezzogiorno².

Un ulteriore fattore di crisi non indifferente consisteva nel fatto che la vita delle campagne era minata alle radici da nuovi processi sociali. Per prima cosa la proprietà fondiaria era ormai sottoposta ad un processo di frammentazione, iniziato con l'abolizione del maggiorascato e l'applicazione del Code civil dopo la conquista napoleonica e acuito dalla disciplina successoria del codice civile entrato in vigore nel 1865³.

Il neo-nato Regno d'Italia imponeva ai propri cittadini una sempre maggior pressione fiscale per coprire le spese destinate alla costruzione delle infrastrutture del Paese, inducendo in questo modo i grandi proprietari terrieri a vendere parte della proprietà fondiaria per fronteggiare il continuo e crescente bisogno di contanti.

Un fenomeno affine investiva anche il mondo contadino, dove la trasmissione ereditaria frammentava sempre di più le minuscole proprietà, mentre la pressione fiscale, accresciuta rispetto al passato, rendeva le famiglie dei piccoli proprietari sempre meno stabili e sempre più condizionate dalle alee delle cattive annate. L'influenza del modello capitalistico orientava anche i rapporti sociali nelle campagne: mentre si creavano nuove fortune familiari ed individuali, si generavano inediti squilibri all'interno della società contadina. Grazie alla vendita dei beni ecclesiastici dopo l'Unità, alla liquidazione dei demani e all'abolizione degli usi civici, un nuovo ceto borghese si era andato via via affermando nel panorama sociale, e il mondo contadino era stato nel frattempo spogliato di antichi diritti comunitari (la possibilità di far legna nel bosco comunale, di portare le greggi nei pascoli comuni ecc.) e reso più incerto e più esposto al variare del tempo e della sorte.

Un apparato di strutture ferroviarie più diffuso e mezzi di locomozione più veloci resero possibile spostarsi rapidamente per raggiungere i porti da cui imbarcarsi. I nuovi piroscafi permettevano di viaggiare da una parte all'altra del mondo a prezzi relativamente più bassi rispetto al passato.

² Bevilacqua, 2001, p. 104.

³ Ibidem.

Infine l'imporsi del continente americano come terra di grandi opportunità, proprio nel momento di maggior crisi delle campagne europee, comportava una significativa dilatazione del mercato del lavoro. Questo Nuovo Mondo diventava così una meta per un numero sempre più cospicuo di europei, progressivamente più integrati nell'idea di mercato globale.

A differenza di quanto si possa pensare, i primi contingenti che lasciarono l'Italia provenivano dal Nord. Piemontesi, veneti, lombardi decisero di muoversi alla volta dell'America latina: Brasile ed Argentina furono le mete privilegiate. Dal 1876, anno della prima rilevazione statistica, al 1913, anno in cui si registrò il maggior numero di migranti, si passò da meno di 200 000 partenti alla cifra di 870 000 espatrianti all'anno⁴.

“Il Brasile, che aveva cancellato dalla propria legislazione la schiavitù appena nel 1885, manifestava allora un grande bisogno di manodopera libera da impiegare nelle numerose ed estese *fazendas* in una fase di sviluppo economico. L'Argentina, dotata di sterminati territori di pianura scarsamente popolati, ricca più di bestiame che di uomini, aveva adottato una politica di richiamo di forza lavoro dall'Europa. Imitando, in questo, la legislazione degli Usa, inaugurata negli anni sessanta, che favorì lo sviluppo della piccola proprietà contadina e la colonizzazione di nuove terre”⁵.

Proprio questi immensi territori, così ricchi di opportunità, furono tra le mete dei migranti italiani ed europei. Essi vennero dunque a rappresentare la possibilità per gli individui di cambiare la propria fortuna e quella della propria famiglia, investendo in un biglietto – spesso grazie ai risparmi dell'intero nucleo familiare – ed in un viaggio che avrebbe condotto ad un remunerativo impiego e alla conseguente considerevole possibilità di risparmio.

Proprio come accade oggi in Italia per i migranti provenienti da altre terre del globo, anche gli italiani furono a lungo vittime di episodi di razzismo e di stereotipi.

Questi, nel cinquantennio oggetto del nostro approfondimento, si erano già stratificati da quasi due secoli tramite i resoconti di decine di scrittori che si erano avvicendati nei *Grands Tours*. Tra questi si possono ricordare: Thomas Coryat, Daniel Defoe, il marchese de Sade, Ian Littlewood, Percy Shelley,

⁴ Centro studi emigrazione, Roma 1978.

⁵ Bevilacqua, 2001, pag.106.

Mark Twain e Charles Dickens. Le parole di costoro, certamente non lusinghiere, erano tese a stigmatizzare negli italiani tendenze sessuali bestiali e comunque devianti oppure costumi e abitudini a dir poco riprovevoli⁶.

La letteratura si è certamente soffermata su episodi divenuti ormai purtroppo celebri, oltre che su altri luoghi comuni sugli italiani: la sporcizia, l'attitudine alla mendicanza, la violenza, l'immoralità, l'aglio.

Tra gli epiteti con cui maggiormente vennero definiti gli italiani negli Stati Uniti si ricorda la parola "*dago*". L'origine di questa è tra le più varie: alcuni sostengono derivi dall'espressione "*day go*" con cui si soleva definire i contratti di lavoro giornalieri, di cui spesso gli italiani erano fruitori; altri che derivi dalla storpiatura del nome "*Diego*" diffuso nel mondo ispanico e erroneamente attribuito anche agli italiani oppure dalla "latinizzazione" di *dagger* coltello, pugnale, daga. Quest'ultima in particolare si ricollegava all'idea che gli italiani fossero violenti, tanto che John Higham raccolse questo luogo comune nel suo libro, *Strangers in the Land*: "Il coltello con cui taglia il pane lo usa indifferentemente per tagliare l'orecchio o il dito ad un altro *dago*. La vista del sangue gli è tanto comune come la vista del cibo che mangia"⁷.

Altri avvenimenti, seppur tristemente poco noti, furono i linciaggi consumati a danno di Italiani negli Stati Uniti. Tra il 1886 e il 1916 ben trentanove italiani furono vittime di linciaggi. Quello del 1891 a New Orleans, che fece 11 vittime, fu certamente il peggiore⁸.

Infine gli italiani erano ritenuti dei "negri bianchi" sia perché, successivamente alla liberazione degli schiavi negli USA (1865) e in Brasile (1885), sostituirono la precedente manovalanza afro americana, vivendo accanto a loro negli stessi quartieri, sia perché si riteneva che le popolazioni dell'Europa meridionale avessero un collegamento diretto con i popoli "negri" dell'Africa.

Da questo punto di vista fu emblematica una decisione del 1922 in un processo d'appello celebrato in Alabama. Al termine del processo di primo grado, l'afroamericano Jim Rollins era stato riconosciuto colpevole del reato di *miscegenation* (mescolanza di razze) per aver avuto dei rapporti sessuali

⁶ Stella e Franzina, 2001, p.286.

⁷ Higham, 2002, p.66.

⁸ Stella e Franzina, 2001, p.308.

con una donna bianca, Edith Labue⁹. Egli però, in secondo grado, riuscì a farsi assolvere dimostrando che la stessa fosse di origini italiane. La ragazza, infatti, era di origini siciliane e secondo il giudice: “non si poteva assolutamente dedurre che ella fosse bianca, né che fosse lei stessa negra o discendente da un negro”¹⁰.

Gli immigrati italiani furono anche vittime del famigerato Ku Klux Klan. Un episodio certamente emblematico fu quello verificatosi presso Thorold, cittadina canadese al confine con lo stato di New York. Qui, infatti, in seguito all’assassinio della guardia notturna Joseph Trueman, il quotidiano “Hamilton Spectator” pubblicò in prima pagina una lettera del Klan, pervenuta in redazione. In essa si minacciava il sindaco di quella cittadina con le seguenti parole: “Signor sindaco: se lo straniero che ha sparato e ucciso il nostro simile, l’ufficiale Trueman, non verrà catturato entro il prossimo 2 gennaio, i membri del clan della croce infuocata prenderanno l’iniziativa contro la comunità italiana di Thorold: 1800 uomini armati della Divisione Scarlatta stanno ripulendo segretamente questo distretto e aspettano l’ordine di sterminare questi topi”¹¹.

Sebbene nella marginalità sociale dei quartieri italiani spesso prosperasse la criminalità organizzata, come la Cosa Nostra americana, è certamente fuori luogo associare tutti gli Italiani a violenti mafiosi.

Molti, infatti, furono gli italo-americani che contribuirono all’edificazione degli Stati Uniti, sia attraverso l’umile lavoro dei manovali, sia con l’impegno politico-sociale delle “seconde generazioni” come nel caso di Fiorello La Guardia e Joe Petrosino e di tanti altri in differenti settori: dall’economia, con il fondatore di Bank of Italy, poi divenuta Bank of America, Amedeo Gianini, ai grandi artisti, come Rodolfo Valentino e Frank Sinatra, per parlare dei più lontani nel tempo. Tra le “seconde generazioni” di italo americani che hanno lasciato un’impronta significativa nel cinema americano non si possono non ricordare: Martin Scorsese, Francis Ford Coppola, Robert De Niro, Al Pacino.

⁹ Stella e Franzina, 2001, p.283.

¹⁰ Court of Appeals of Alabama. 18 Ala. App. 354 (Ala. Crim. App. 1922)

¹¹Stella e Franzina, 2001, p.284.

Non mancarono, come ben noto, anche episodi drammatici, come quanto ingiustamente accaduto a Bartolomeo Vanzetti e Nicola Sacco, giudicati colpevoli di duplice omicidio e ingiustamente giustiziati, furono riabilitati solo nel 1977 o quelli controversi, almeno fino a pochi or sono, come il caso dell'inventore del telefono Meucci, al quale fu tolto il riconoscimento del primato di questa invenzione per un motivo burocratico. La memoria e la legittimazione dell'invenzione di questo insigne fiorentino furono riconosciute solo nel 2002 dal Congresso degli Stati Uniti.

Seppure tra molte difficoltà, quindi, gli italiani emigrati oltreoceano seppero integrarsi nella società americana, divenendone una parte fondamentale. Gli italo-americani furono sottoposti a pressioni significative, volte ad una vera e propria assimilazione, da quello che fu definito il modello di *corporate welfare*. Questa concezione consisteva in "un insieme di misure paternalistiche che puntavano a cambiare i comportamenti sociali dei lavoratori immigrati. La Ford Motor Company fu la più attiva, inviando sociologi nelle case dei dipendenti per controllarne la pulizia, le abitudini di spesa e il grado di coesione delle famiglie. L'obiettivo era quello di individuare i lavoratori meritevoli di partecipare alla distribuzione degli utili della società e di rappresentare un esempio di efficienza e di vita sana"¹². Questo metodo fu seguito anche da altre aziende, attraverso la creazione al loro interno di dipartimenti di sociologia, per influenzare la vita dei propri lavoratori immigrati, affinché fosse più aderente all'*american way of life*. "L'organizzazione scientifica del lavoro e le altre attività di *corporate welfare* delle industrie furono alla base dell'*American Plan*, un vasto programma degli imprenditori che intendeva condizionare fortemente la vita dei lavoratori, anche attraverso pratiche come lo spionaggio e il licenziamento dei propri dipendenti, nonché l'utilizzo della polizia per reprimere gli scioperi"¹³. Attraverso periodi e politiche immigratorio-culturali differenti, gli italo americani seppero farsi strada in maniera costruttiva all'interno di un territorio che, seppure fosse stato rappresentato come il Paese delle grandi speranze, non sempre seppe preservare e rispettare i diritti e le legittime aspirazioni dei nuovi giunti.

¹² Luconi e Pretelli, 2008, pag.112.

¹³ Ibidem.

2. *L'emigrazione dal punto di vista dell'ordine pubblico.*

Nei ventisette anni trascorsi tra l'unità d'Italia e la prima legge sull'emigrazione¹⁴, il dibattito politico che riguardava l'emigrazione si concentrò sull'esigenza di stabilire se essa avrebbe prodotto a livello nazionale effetti economici e sociali positivi oppure negativi. Tendenzialmente la lettura di questo fenomeno era fortemente negativa. A supporto di questa tesi si può citare l'intervento parlamentare dell'on. Lualdi che già nel gennaio 1868 esplicitava il proprio giudizio negativo sulla dinamica migratoria, sottolineandone le possibili drammatiche conseguenze sociali ed economiche e richiamando gli aspetti umanitari e patriottici¹⁵. Fino al 1888 la regolamentazione di tale materia fu lasciata alle decisioni del Ministero dell'Interno che

¹⁴ Legge n. 5866 del 30 dicembre 1888 in Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia dell'anno 1888, pag. 5891.

¹⁵ "Io non verrò senza dubbio a sostenere che si possa o si debba impedire a cittadini italiani di emigrare, se così loro piaccia. Però è certo che non è niente affatto lusinghiero e confortante, nè è buono per la causa politica del nuovo Regno d'Italia il fenomeno a cui tristamente assistiamo di moltissimi cittadini costretti dalla fame ad emigrare. Incoglie sempre un grave discredito al paese che non dà modo di vivere onestamente alla popolazione laboriosa. Nè pensi la Camera che sia per vaghezza di far fortuna se questa gente espatria. Questa gente se ne va piangendo e maledicendo ai signori e al Governo. Sono terribili imprecazioni che contristano chiunque le oda. Questo fatto è assai doloroso ed acquista maggiore importanza se si riflette che in alcuni comuni e distretti l'emigrazione è stata tale da diminuire di metà la popolazione; ed ora so che si apprestano i modi per far espatriare altre intere famiglie. Vi sono contadini i quali, vedendo partire giovanetti di quattordici o quindici anni, vedono aggravata la sorte dei propri figli per quando saranno chiamati all'obbligo della leva, e quindi si decidono a farli partire anch'essi, se pure non si risolvono ad emigrare insieme.

Ci sono dei comitati sparsi nel nord d'Italia ed anche nel vicino Canton Ticino, i quali adoperano ogni mezzo per far emigrare tutta questa povera gente, eccitati come sono da un guadagno; credo che, per ogni individuo cui riescano a far pervenire su di un bastimento a Genova o ad altro porto, abbiano da dieci a venti lire di premio. Noi sentiamo a dire continuamente: si svilupperà il commercio, l'industria, l'agricoltura; ma, se andiamo di questo passo, mancheranno gli uomini necessari per lavorare i terreni e per sviluppare l'industria. Io ho reputato urgente esporre queste cose, cogliendo l'occasione da questa discussione del bilancio di agricoltura e commercio, perché realmente è un male che va ogni giorno ingrossando e su cui occorre portare il più serio esame onde farlo subito diminuire. Non tralascierò di osservare che anche molti giornali autorevoli si sono occupati di questa questione". AP, CD, Legisl. X, sess 1868, tornata 30 gennaio 1868, pag.3860.

impartiva delle disposizioni secondo le specifiche circostanze e sotto forma di circolari alle autorità locali delle forze dell'ordine. Tra queste si possono elencare: la circolare "Menabrea" del gennaio 1868 che statuiva l'obbligo nei confronti dei prefetti, sindaci e responsabili di pubblica sicurezza di vietare di raggiungere le Americhe e l'Algeria a coloro che non fossero stati in grado di dimostrare di avere dei mezzi di sussistenza idonei o un lavoro precedentemente concordato. La circolare del 18 gennaio 1873, con la quale il Ministro dell'Interno Lanza, oltre a riprendere le stesse disposizioni della circolare "Menabrea", aggiungeva l'obbligo per gli emigranti di presentare un impegno, sottoscritto da persona solvente, a pagare il viaggio di ritorno in Italia nel caso di rimpatrio ad opera dei consolati. Infine esortava le autorità di p.s. a distogliere i cittadini dall'espatriare, mostrando loro alcune illustrazioni degli imminenti pericoli ai quali rischiavano di andare incontro. Con l'avvento al potere della Sinistra storica queste disposizioni, già criticate anche da esponenti della Destra storica, precedentemente al governo, furono attenuate. Infatti la circolare, voluta dal ministro Nicotera, testimoniava proprio questo: l'espatrio era tollerato ma era completamente a rischio e pericolo dell'emigrante¹⁶.

Queste circolari ministeriali, che si incentravano sulla repressione dell'emigrazione clandestina, sulla repressione delle truffe degli agenti d'emigrazione e delle agenzie irregolari e, soprattutto, sulla dissuasione dei migranti a partire da parte delle autorità, si rivelarono ben presto inefficaci. Infatti, il numero di migranti crebbe sempre più, così come le truffe e questo rese indispensabile il ricorso ad una legge speciale che introducesse sanzioni penali contro le truffe e le agenzie non autorizzate¹⁷.

Nonostante diversi tentativi negli anni, solo nel 1888 si verificarono le condizioni politiche necessarie per giungere all'approvazione della prima legge speciale in materia d'emigrazione. Lo stesso Presidente del Consiglio dichiarò espressamente la natura poliziesca ed incentrata sull'ordine pubblico della legge. Questo, infatti, si legge nella relazione al parlamento: "La legge se regola opportunamente l'emigrazione sotto il punto di vista della

¹⁶ Furno, 1958, pp.13-15.

¹⁷ Freda (2014)

pubblica sicurezza e dell'ordine pubblico, non si occupa, almeno direttamente, della sua parte economica. Non è che io ignori, o trascuri, o non apprezzi al suo giusto valore questa seconda faccia della questione". Nell'occasione fu istituita una sezione speciale del Ministero dell'Interno che si occupava della materia emigratoria. L'istituzione di tale sezione aveva la funzione non solo di evidenziare come il governo fosse ben consapevole delle frodi in atto a danno di "coloro che vanno a cercare una nuova esistenza sotto altri cieli", ma anche della necessità di assisterli. Infine, il governo, sulla base del fatto che non tutti i Paesi fossero allo stesso modo propensi ad accogliere l'emigrazione, doveva sviare i partenti dal recarsi nei paesi dove sarebbero stati attesi da "una sicura rovina", dal momento che "esso (il governo n.d.R) ha i mezzi di sapere dove si riscontrano le condizioni migliori per la prosperità dei nostri emigranti" indirizzandoli così verso i luoghi dove avrebbero potuto trovare maggior fortuna¹⁸.

Nelle parole di Crispi emerge, almeno formalmente, un interesse anche per la "questione economica" dell'emigrazione, cioè per quella attinente alle tutele economico-sociali che avrebbero dovuto accompagnare gli emigranti durante il viaggio ed una volta giunti a destinazione, grazie ad una maggior sostegno dello Stato: ad esse, però, non si dette seguito per motivi politici. Infatti, il capo del governo dovette fronteggiare su questa tematica l'opposizione dei parlamentari, i quali erano assai preoccupati di contrastare il presunto "dirigismo" di Crispi in materia d'emigrazione, nonché l'opposizione dei grandi latifondisti meridionali e del ceto armatoriale, che mai avrebbero visto di buon occhio un'intromissione dello Stato nella gestione dei propri interessi commerciali. Quello che, invece, deve essere sottolineato è il fatto che il Presidente del Consiglio ritenne assolutamente "inutile esaminare se la emigrazione sia una bene o sia un male, oppure se in essa prevalga il danno sul beneficio, o avvenga il contrario" per concentrarsi invece sul proprio obiettivo di tutelare gli emigranti come cittadini, senza preoccuparsi però del raggiungimento dei loro scopi.¹⁹

Pertanto, quello che la legge Crispi si limitava a fare era ispirato ad un concetto puramente negativo: evitare le frodi, cercando di rilasciare delle

¹⁸ AP, CD, Leg XVI, Sess. 1887-1888, Doc. n 85.

¹⁹ Ibidem e cfr. Freda (2015), pagg. 1-11.

autorizzazioni (patente d'agente d'emigrazione) a soggetti incensurati, e conseguentemente controllare l'operato di costoro.

Così facendo però, si lasciava campo completamente libero al mercato, che fu il vero protagonista: non si prevedevano tutele o alcun tipo di bilanciamento a favore degli emigranti contro lo strapotere di agenti, subagenti e vettori, né durante il viaggio, né tanto meno si cercò di prevederle al loro arrivo o durante la ricerca di lavoro in uno Stato estero. Né l'azione dello Stato si occupò della determinazione dei prezzi delle traversate.

La successiva legge del 1901²⁰ non cambiò significativamente il quadro repressivo della legge del 1888, ma lo integrò con disposizioni, le c.d. norme economiche, volte a tutelare maggiormente gli emigranti, sotto profili lasciati scoperti dalla legge di tredici anni prima. In particolare questa istituì l'organo del Commissariato Generale dell'Emigrazione (CGE) per il governo, la tutela e l'ordine pubblico concernente l'emigrazione, inoltre riorganizzò le Commissioni arbitrali, istituite già con la legge Crispi. La "legge economica" del 1901 subì alcune integrazioni negli anni successivi, le quali confluirono nel T.U. 13 novembre 1919, n.2205 che costituì così il c.d. codice dell'emigrazione²¹.

L'effettiva svolta legata all'ordine pubblico si ebbe con la salita al potere di Benito Mussolini.

In un primo tempo il Duce non modificò significativamente la legislazione in materia migratoria. Al 1927 può risalire l'abolizione del Commissariato Generale dell'Emigrazione e di tutti gli organi ad esso collegati e al 1929 l'abolizione della Commissione arbitrale.

Questo atteggiamento si spiega da un lato con l'attuazione di una politica sempre più restrittiva in tema di immigrazione da parte di molti paesi d'accoglienza, che pertanto cercavano sempre più di impedire a nuovi immigrati di accedere al proprio mercato del lavoro; dall'altro, nella politica nazionalista totalitaria del fascismo l'emigrazione fuori dall'Italia non poteva non essere classificata come un fenomeno negativo che avrebbe esaurito le forze

²⁰ Legge n. 23 del 31 gennaio 1901 in Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia n.29 del 4 febbraio 1901, pag.481 e cfr. Freda (2015), pagg. 13-23.

²¹ Regio Decreto Legge del 13 novembre 1919 n.2205 in Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia n. 292 del 11 dicembre 1919, pag.3819.

della nazione, chiamata alle alte idealità dell'Impero. Così, questi stessi strumenti giuridici, che permettevano un controllo ed una gestione dell'emigrazione, servirono ad una politica di contrazione di ogni esodo che risultasse in contrasto con la realizzazione dei proposti fini di grandezza. In particolare Mussolini modificò l'orientamento in tema di ordine pubblico: passando dalla legislazione precedente, che su questo tema cercava di reprimere le truffe e i soprusi nei confronti dei migranti, ad una che reprimeva o quanto meno ridimensionava l'emigrazione in sé. Sulla base di questo cambiamento di prospettiva politica sul tema dell'emigrazione e dell'ordine pubblico ad essa connesso, nel 1927 lo stato fascista iniziò a smantellare quelli che erano stati degli istituti di tutela dei migranti, con l'abolizione del Commissariato Generale dell'Emigrazione e degli organi ad esso collegati e nel 1929 con l'abolizione della Commissione arbitrale.

Una volta venuta meno la precedente concezione emigratoria, attraverso l'eliminazione degli istituti volti in qualche misura a tutelarla, il Fascismo poté imporre la propria idea di emigrazione. Il governo, infatti, indirizzò l'emigrazione in una direzione ben precisa: quella politica. L'emigrante divenne quindi, come nel caso della bonifica dell'agro pontino o del più massiccio sfruttamento delle colonie italiane, uno strumento del potere politico, che indirizzava l'emigrazione sulla base dei propri progetti espansionistici.

Se da un lato il Fascismo abolì una serie di istituti, dall'altro, come accennato, impose controlli sempre più stringenti sull'emigrazione per limitarla. Infatti per frenare le attività illecite, tendenti ad eludere i controlli stabiliti per l'espatrio e l'ammissione degli emigrante nei paesi di destinazione furono approvate leggi più restrittive, come quella approvata il 14 luglio 1930, n.1278, intitolata: "Adozione di nuove norme penali in materia di emigrazione"²².

Era punito con l'ammenda da lire 500 a 1000 l'emigrante che, anche munito di passaporto, si fosse sottratto ai controlli prescritti (art. 1)²³. Fu ina-

²² Legge del 24 luglio 1930, n. 1278 in Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia del 19 settembre 1930, n.220.

²³ Il passaporto era considerato come una di quelle autorizzazioni di polizia indicate dalla legge di p.s. (T.U. 1931 n.773) sottoposte a regole generali (artt. 8-14 del T.U. citato).

sprita la pena per il delitto di favoreggiamento dell'emigrazione, trasformandola da contravvenzione a delitto. Questo reato si consumava solo quando si fossero compiuti atti diretti ad agevolare l'espatrio di un emigrante in contrasto colle norme vigenti (art. 2).

Arrivava a costituire reato il fatto in sé di ricevere o dare denaro od altre utilità, di accettarne la promessa in compenso per agevolare illecitamente l'espatrio di un cittadino che intendesse emigrare (art. 3). Il delitto di favoreggiamento dell'emigrazione era dunque punibile, anche se fosse mancato un principio di esecuzione materiale. Lo stesso articolo puniva colui che allo scopo di emigrare illecitamente avesse dato o promesso denaro od altra utilità. L'art. 4 elevò a reato il fatto di procurare, a scopo di lucro, ad un cittadino che intendesse emigrare "un atto di chiamata od una proposta di contratto di lavoro per l'estero" o "si intromette per ottenere dalle autorità competenti il rilascio del passaporto o di altro documento di espatrio ad un emigrante". Così pure fu definito reato l'eccitamento ad emigrare con o senza fine di lucro (art. 6). Però, anche senza il fine, di eccitare ad emigrare, fu punito il fatto in sé di pubblicare notizie false sull'emigrazione (art. 6). L'art. 7 configurava il reato di deviazione dell'emigrante dal naturale punto di partenza o dal punto prefisso di arrivo. Furono definite tre fattispecie delittuose: quella di indurre con false notizie il cittadino ad emigrare in un paese diverso da quello nel quale intendeva emigrare; quella di indurre con false notizie a imbarcarsi in un paese estero; quella di indurre od aiutare l'emigrante ad avviarsi in un paese diverso da quello dove intendeva emigrare, col pretesto di rendere possibile all'emigrante di entrare poi in un altro paese, nel quale non era legittimamente autorizzato a recarsi.

Queste azioni infatti, oltre ad eludere i controlli posti dal Governo, erano frequentemente causa delle più tragiche vicissitudini per gli emigranti che si erano lasciati ingannare.

Chiunque, senza essere munito di passaporto o di altro documento equipollente a termini di accordi internazionali, espatri o tenti di espatriare, quando il fatto sia stato determinato, in tutto o in parte, da motivi politici, è punito con la reclusione da due a quattro anni e con la multa non inferiore a lire 160.000.

Alcune speciali forme d'intermediazione illegittima nel perfezionamento dei contratti di trasporto vennero colpite dall'art. 10 della legge²⁴. Fu stabilita poi nell'art. 11 la punibilità del cittadino o straniero che avesse commesso in territorio estero uno dei delitti previsti dagli artt. 2,3,7. Questo era assolutamente conforme ai principi generali a cui s'ispirava a tale riguardo il Codice Rocco, approvato con R.D. 19 ottobre 1930, n. 1398 negli artt. 6 e seguenti²⁵.

Nel Codice Rocco si definì in maniera significativamente diversa rispetto al codice Zanardelli il reato di "frode in emigrazione". Mentre questo nell'art. 416 la configurava nel fatto di chi, a fine di lucro, inducesse un cittadino ad emigrare, ingannandolo con l'addurre fatti insussistenti o col dare false notizie, il nuovo codice nell'art. 645 accolse il concetto di eccitamento all'emigrazione che prescindeva dall'evento che non era più elemento costitutivo del reato; "e così pure l'altro di avviamento a paese diverso da quello stabilito prescindendo infine dall'inganno del soggetto passivo del reato e dal lucro effettivo"²⁶. Invece del lucro bastava la semplice promessa di compenso perché esistesse rapporto giuridico tra la consegna o la promessa di denaro e l'eccitamento all'emigrazione. Pertanto, il Codice Rocco trasformò in delitto di pericolo quello che per il codice Zanardelli era pericolo di danno²⁷. Inoltre, l'art. 645 del Codice Rocco prevede un'aggravante per il fatto com-

²⁴ Col R.D. 23 ottobre 1927, n.2240 venne fissato il numero e le rispettive circoscrizioni dei rappresentanti dei vettori.

²⁵ Riguardo a tale legge la relazione della Commissione parlamentare (Relazione Mazza De' Piccoli) osservava: "la dizione di questi articoli potrebbe prestarsi ad un'interpretazione troppo letterale e rigorosa e portare a ritenere reato l'atto di colui che senza mirare ad un illecito profitto, abbia conseguito o ricevuto compensi che rappresentino o il rimborso di spese o il giusto riconoscimento di una onesta e legittima prestazione; o una pubblicazione a puro scopo scientifico". Tuttavia, non si proposero modificazioni perché per l'interpretazione si deve guardare il fine della legge, cioè: "impedire che chiunque possa fare del fenomeno migratorio fonte di indebito lucro, di illecito profitto". "D'altra parte il reato previsto dall'art. 5 va in riguardo alla pena considerato come delitto, e quindi per esso al magistrato è sempre imposta l'indagine circa l'elemento intenzionale". AP, CD, Sess. 1929-1930, Docum. N.556, pag.2.

²⁶ Furno, 1958, pag.49.

²⁷ Ibidem.

messo a danno di due o più persone, in applicazione del principio d'eccezione stabilito dall'art. 84 sul reato complesso ed in deroga all'art. 81 del medesimo codice²⁸.

L'azione del governo fascista, per così dire, politicizzò l'emigrazione rendendola strumento della propria propaganda. Mussolini, infatti, indirizzò l'emigrazione italiana verso zone di interesse governativo. Così avvenne, come si è accennato, per la bonifica dell'Agro Pontino e per la diffusione di comunità coloniche italiane nei territori dell'Impero (tra queste la celebre "quarta sponda" libica).

3. *Il lucro delle società di trasporto*

Il movimento di massa che caratterizzò questo periodo permise a differenti operatori economici di arricchirsi: locandieri, agenti d'emigrazione e società di trasporto marittimo furono, seppure nei diversi livelli, beneficiari di differenti massimizzazioni economiche.

L'economia che ruotava attorno allo spostamento dei migranti da una parte all'altra dell'oceano determinò la nascita, l'incremento e soprattutto l'arricchimento delle società di trasporto marittimo italiane e straniere, che offrivano i propri servizi ai migranti transoceanici.

Il ceto armatoriale italiano fu capace di entrare nel redditizio mercato del trasporto transoceanico di migranti, riuscendo a perseguire l'obiettivo di conciliare il massimo profitto con il minimo investimento. Questo scopo fu raggiunto grazie alle iniziali politiche di favore verso l'immigrazione gratuita e sovvenzionata, promosse dagli Stati del Sud America: questi, infatti, per incentivare la colonizzazione o il lavoro agricolo nei loro vasti territori pagavano, alle compagnie di trasporto, il nolo per conto dei migranti. Costoro, a seconda degli accordi, avrebbero ripagato o meno il nolo con il proprio lavoro. La persistente carenza di capitale sociale orientava le compagnie italiane, spinte da una logica mercantile, a ricercare liquidità finanziaria. Infatti, alla fine del XIX secolo, gli armatori genovesi non avevano ancora diffusamente adottato la forma della società per azioni o la trattazione dei titoli in borsa per incrementare i capitali delle proprie imprese. Per questo spesso

²⁸ Cordova, 1938, pag. 384.

i ricavi del trasporto di emigranti venivano impiegati per sanare i debiti delle compagnie, fino a quando, grazie alle sovvenzioni statali, fu possibile acquistare nuovi mezzi per ammodernare le proprie flotte²⁹.

Fin quando non entrò in vigore la legge del 1901, i ceti armatoriali genovesi, napoletani ed europei, grazie alle sovvenzioni statali, riuscirono ad arricchirsi, nonostante mettersero a disposizione dei partenti flotte vecchie e desuete, sfruttando la mancanza di una vera e propria tutela degli emigranti a bordo dei piroscafi e di norme di controllo dei trasporti³⁰.

A onor del vero, tuttavia, le compagnie straniere, i cui piroscafi costituivano la maggioranza di quelli operanti nei porti italiani, disponevano di flotte più moderne. Infatti a fare scalo nei maggiori porti italiani³¹ erano, ancora alla fine dell'Ottocento, prevalentemente navi battenti bandiere straniere, come quelle appartenenti alle compagnie inglesi (Prince Line, White Star Line, Anchor Line) e tedesche (Hamburg America Line, Lloyd Bremen). "Il regime di monopolio in cui si trovò ad operare l'unica grande compagnia italiana, la Navigazione Generale Italia (NGI), creata nel 1881 dalla fusione dei due gruppi armatoriali Florio e Rubattino, non rappresentò un serio ostacolo per gli interessi delle compagnie straniere. Ancora negli anni 1912-1913 quando i flussi migratori toccano le punte più alte, poco meno della metà del trasporto per mare degli emigranti viene svolto dalle compagnie tedesche e inglesi"³². Progressivamente la NGI iniziò ad acquisire pacchetti azionari delle altre società di navigazione, arrivando negli anni a monopolizzare il settore. ad un quasi monopolio italiano nel settore ed intascando il quasi 90% delle sovvenzioni statali previste per questo settore. Come era già accaduto con il trasporto a vela, e nelle prime fasi di passaggio al vapore, la favorevole condizione in cui operavano gli armatori italiana, in assenza di

²⁹ Molinari, 2001, p.241.

³⁰ Molinari, 2001, p.240.

³¹ I maggiori porti d'imbarco furono Genova, Napoli, Palermo e nel periodo di maggior emigrazione Messina. Dal 1876 al 1901 si concentrò nel porto di Genova il 61% delle partenze transoceaniche con una media annua di 73 960 imbarchi. Con l'inizio del nuovo secolo il testimone di maggior porto d'emigrazione passò a Napoli. Nel 1913, anno apicale per l'emigrazione, le statistiche registrarono 209 835 partenti da Napoli, 138 166 da Genova, 62 745 da Palermo e 6 367 da Messina (CGE 1926).

³² Molinari, 2001, p.238.

obblighi legislativi nella gestione del trasporto degli emigranti e “coperta” dalla sovvenzioni statali, favori delle politiche industriali volte ad ottenere il massimo profitto con il minimo investimento. La continuità degli emolumenti derivanti dai noli, garantita dal flusso costante degli emigranti, si tradusse in una rendita di posizione che ritardava il progresso tecnologico della flotta. “L’acquisto di un numero sempre crescente di pacchetti azionari delle altre società spingeva questo gruppo imprenditoriale a sovvenzionare sulle rotte d’emigrazione una flotta che non era in grado di competere con quella delle compagnie straniere”³³.

Solo poco prima del 1914, quando iniziarono ad essere applicati i dispositivi di tutela previsti dalla legge del 1901 sul trasporto per mare degli emigranti (ispettorati dell’emigrazione nei porti, commissari viaggianti sulle navi) e fu considerato un pur blando dispositivo di controllo sullo stato del naviglio addetto al trasporto di emigrazione, si assistette al progressivo ammodernamento delle flotte. Furono poi soprattutto gli accertamenti sulla “qualità” dei flussi migratori messi in atto dagli Stati Uniti ad accelerare nel primo decennio del ‘900 il ritiro dalle rotte transoceaniche delle “carrette del mare”. Si trattava di una serie di norme, che non avevano finalità restrittive, ma di selezione psicofisica dei flussi migratori: infatti, tra il 1907 e il 1908, furono emanati diversi *acts* con i quali si prescrissero più rigidi controlli sanitari nei porti, e pertanto solo le navi che garantivano condizioni di trasporto igieniche e sicure per i passeggeri di terza classe potevano procedere alla pratiche di sbarco³⁴.

Le leggi americane crearono in questo modo non poche complicazioni alle società di navigazione italiane che, grazie alle *de facto* insufficienti norme igieniche della legge e del regolamento del 1901³⁵, potevano ammassare gli emigranti in alloggi angusti e spesso privi di boccaporti. Il regolamento all’art. 99 ad esempio stabiliva che lo spazio assegnato sottocoperta ad ogni emigrante fosse di 2,75 metri cubi: una concessione fatta dai legislatori alle

³³ Molinari, 2001, p.245.

³⁴ Molinari, 2001, p.246.

³⁵ Regio Decreto del 10 luglio 1901, n. 375 in Gazzetta Ufficiale del Regno d’Italia del 13 agosto, n. 193.

compagnie per consentir loro di trasformare in dormitori per migranti gli spazi ricavati dalle stive.

L'*act* del 1908, come risulta dai giornali di bordo delle navi addette all'emigrazione, fu applicato con rigore. Per questo molte compagnie, tra cui ovviamente anche la NGI, modificarono le proprie rotte e i propri approdi, attraccando invece che a New York, nello scalo di New Orleans, in Louisiana. Questo, infatti, era molto meno controllato e più sicuro quando le navi erano particolarmente trascurate e piene di emigranti.

4. *Gli istituti giuridici per la tutela degli emigranti*

Il periodo sottoposto alla nostra analisi, 1880-1930, fu assai denso di eventi storici e giuridici degni di rilievo. In particolare la riflessione del rapporto che legava il cittadino all'autorità dello Stato costituì in quegli anni un importante banco di prova per molti governi, tra cui anche quello del neonato Regno d'Italia.

La libertà di emigrare, naturale conseguenza della libertà di movimento, fu uno degli oggetti principali del rapporto tra Stato e cittadini migranti. A seconda della diversa impostazione politica sul fenomeno migratorio, i governi succedutisi in questi cinquant'anni inserirono, modificarono o abrogarono nelle varie legislazioni i differenti istituti giuridici per la tutela dei migranti.

È possibile suddividere i cinquant'anni analizzati in questo contributo in tre fasi, coincidenti con l'approvazione delle differenti leggi in materia di emigrazione: dal 1888 al 1901, dal 1901 al 1919 e dal 1919 al 1930.

La legge del 30 dicembre 1888 n. 5866, la c.d. "legge Crispi", se, da un lato, fu definita come "poliziesca", in quanto furono previste al suo interno delle articolate disposizioni repressive rispetto alle frodi e ad altri illeciti, dall'altro, ebbe il merito di predisporre alcuni importanti istituti per la tutela dei migranti³⁶, che furono ripresi anche dalle legislazioni successive.

³⁶ Così il deputato Rocco De Zerbi: "È un male organizzare questo fenomeno perché non si può dirigerlo? Esso non può servire nella politica dello Stato, appunto perché è sperperato, appunto perché non è organizzato, ma se questo primo passo può farsi oggi, di organizzarlo sotto la vigilanza dello Stato, un altro passo ancor più efficace potrà farsi domani,

Questa legge ebbe, infatti, il merito di introdurre il sistema della patente non solo per gli agenti (art. 2), ma anche per gli armatori (art. 6); di imporre la stipulazione di un contratto scritto di trasporto con requisiti specifici (art. 12); di dichiarare la nullità del patto per cui l'emigrante si impegnava a prestare la sua opera invece del nolo³⁷ (art. 14); di creare la giurisdizione speciale per la decisione delle controversie tra emigrante e vettore sia nel Regno sia all'estero (art. 17); di sancire le prime pene per gli abusi in materia d'espatrio.

Questa normativa spianò la strada ai progetti di legge successivi.

Il secondo periodo coincise con l'approvazione della legge 31 gennaio 1901, n.23, la quale si fece promotrice di quelle istanze dottrinali che propugnavano una "lettura economica" dell'emigrazione.

L'interventismo dello Stato nella questione economico-sociale dell'emigrazione fu uno degli elementi più significativi di questo periodo.

Il governo, difformemente dal precedente "spirito legislativo", basato sulla concezione poliziesca, predispose, almeno sulla carta, delle tutele che potessero bilanciare il rapporto tra vettori ed emigranti³⁸. Anzitutto con l'abolizione degli agenti e subagenti d'emigrazione, o per essere più precisi, con la loro subordinazione alle dipendenze dei vettori, con i quali erano solidamente responsabili. Inoltre, attraverso una serie di organi e comitati, tra cui il più celebre fu, senza ombra di dubbio, il Regio Commissariato Generale dell'Emigrazione (CGE), entrò nel governo dell'emigrazione e soprattutto nel cuore del mercato economico di questa: il nolo, cioè quanto corrisposto dagli emigranti per la traversata atlantica. Questo, infatti, era deciso dal CGE, secondo la procedura dell'art. 14, su proposta dei vettori. Qualora non si fosse raggiunto l'accordo, la controversia sarebbe stata risolta dal Ministro degli Affari Esteri.

dirigendo questa emigrazione che oggi siamo incapaci di dirigere". AP, CD, Legisl. XVI, sess.2^a -1888-, tornata 8 dicembre 1888, pag.5846.

³⁷ Con questo termine, nel diritto commerciale dell'epoca, si indicava il prezzo corrisposto per il trasporto.

³⁸ Grossi, 1905, pag.189.

A questa attività, così fondamentale per porre dei limiti ai guadagni dei vettori, si aggiunsero negli anni l'attività informativa nei confronti degli emigranti sulle condizioni del mercato del lavoro, riservandosi il potere di proibire l'emigrazione verso determinate regioni, quando ciò fosse stato richiesto da motivi di ordine pubblico, pericolo per la vita, la libertà e gli stessi averi degli emigranti.

Non mancarono però anche le associazioni private e i patronati, che si impegnarono in un'azione di informazione nei confronti degli aspiranti emigranti sulle condizioni di vita e di lavoro nei luoghi di destinazione, spesso con risultati migliori rispetto ai canali ufficiali. L'emigrazione si svolgeva attraverso reti sociali ben precise, sulla base del "passaparola" era, ed è anche oggi, possibile promuovere l'emigrazione dei propri concittadini. La propria cerchia sociale, basata sul parentado e sui propri concittadini (i *paisà*) diveniva fondamentale per ogni cosa: ottenere delle informazioni affidabili sulle condizioni di vita e sulla "qualità" del viaggio; avere un luogo dove insediarsi nel nuovo mondo (le *little Italy* nel mondo anglosassone, la Boca o il quartiere Palermo a Buenos Aires, Mooca e Bixiga a São Paulo); procacciarsi un lavoro e tenere dei rapporti sociali.

L'intero apparato burocratico non gravò sul bilancio dello Stato, ma sugli stessi emigranti³⁹. Questo fu finanziato quasi interamente dalla cosiddetta "tassa della fame", un'imposta che ciascun vettore doveva corrispondere per ciascun emigrante trasportato, che ovviamente era inclusa nel biglietto venduto agli espatrianti⁴⁰.

Quello che è possibile definire, riguardo alla posizione dello Stato nel rapporto con il cittadino in questo periodo, è che l'Autorità Pubblica acquisì una nuova funzione: quella di tentare di assumere un'elevazione materiale e morale degli emigranti, che corrispondeva ad un interesse generale della collettività. Così, in questo periodo, l'emigrazione fu trasformata da individuale e disorganizzata in collettiva e "governata".

Chiave di tutto questo fu l'elaborazione più corposa, rispetto alla precedente, del diritto speciale dell'emigrazione. La pietra angolare di tutto questo fu la definizione di emigrante, contenuta nell'art. 6 della legge del 1901

³⁹ Grossi, 1905, pag.201.

⁴⁰ AP, Sen., Leg. XXI, sess. 1900-1902, Disc., pag.994-997.

e successivamente perfezionata dalla L. 2 agosto 1913, n.1075. Essere qualificato giuridicamente emigrante, non era assolutamente secondario: infatti, soltanto coloro che così venivano definiti potevano fruire del diritto speciale predisposto dal legislatore. A coloro che non rientravano in questa categoria veniva applicato il diritto ordinario, quello previsto dal Codice di commercio e dal Codice civile⁴¹.

Questo periodo fu caratterizzato dal momento di massimo espansione della curva migratoria, che registrò nel 1913 più di 870'000 partenti. Negli anni del primo dopo guerra la situazione si modificò progressivamente.

Il terzo periodo, quello dal 1919 al 1930, si distinse a sua volta in due sotto fasi: la prima dal 1919 al 1927, la seconda, dal 1927 al 1930.

Al termine del primo conflitto mondiale, prima ancora che il Fascismo intervenisse, l'atteggiamento dei governi dei paesi di cui l'emigrazione era un approdo cambiò significativamente e divenne maggiormente restrittivo, anche a causa delle tensioni sociali successive alla fine della guerra⁴². Queste erano certamente frutto di una situazione politica internazionale che fomentava la "sindrome del nemico interno", appena prima e durante la guerra, nonché l'affermarsi dei bolscevichi in Russia nel 1917, e del "Biennio rosso" in Europa tra il 1919-1920. Questo, tuttavia, era solo l'indicatore di un orizzonte maggiormente complesso e problematico. Anzitutto, la domanda di manodopera del mercato del lavoro era stata adeguatamente soddisfatta⁴³. La paura che la smobilitazione post bellica si potesse ritorcere contro i nativi, il consolidarsi del *corporate welfare*, la volontà di delimitare i confini dei propri stati e, non da ultimo, l'eccessiva distanza culturale imputata ai nuovi migranti, manifestavano l'impossibilità di continuare le politiche di immigrazione precedentemente adottate.

La legislazione italiana, sulla base della mutata prospettiva internazionale, dovette adeguarsi. Il T.U. approvato nel 1919, infatti, seppure fungesse da collettore delle leggi sull'emigrazione fino a quel momento approvate, preparò il terreno alla posteriore restrizione normativa dell'emigrazione. Da un lato, infatti, non era più possibile per i cittadini italiani espatriare con la

⁴¹ Rubino, 1928, pag.33.

⁴² De Clementi, 2001, pag.429.

⁴³ Ibidem.

relativa facilità che aveva caratterizzato il periodo precedente, perché non avrebbero più trovato le condizioni legislative e sociali che gli stati meta di emigrazione avevano offerto in precedenza. Dall'altro, il Fascismo fece i conti con la mutata prospettiva internazionale del fenomeno emigratorio, modificando la propria visione politica dello stesso.

Salito al potere Benito Mussolini, in un primo momento non modificò significativamente la legislazione vigente e intensificò il regime delle tutele previste per i migranti. Questa politica terminò però con l'abolizione del Commissariato Generale dell'Emigrazione e di tutti gli organi ad esso collegati nel 1927⁴⁴. La giurisdizione speciale, invece, sarebbe stata abolita nel 1929⁴⁵. Questi Istituti, infatti, nonostante fossero stati oggetto di alcune modifiche legislative tra la loro istituzione nel 1901 e le date di abrogazione, avevano mantenuto una struttura che si basava su una concezione dell'emigrazione in cui il Fascismo non si ritrovava più. Pertanto Mussolini decise di eliminare questo retaggio di età liberale.

Il 1929 pose fine alla vigenza degli istituti di tutela che si erano implementati e migliorati negli anni del c.d. periodo liberale, ad appannaggio di un governo dell'emigrazione sempre più politicizzato, come già descritto nel secondo paragrafo.

Il Fascismo, dunque, politicizzò l'emigrazione, facendola divenire uno strumento utile alla propria propaganda e ai propri obiettivi, cercando di indirizzare gli "italiani all'estero", così erano definiti gli emigranti dalla retorica del Fascismo, verso obiettivi strategici della propria politica estera ed interna, con il preciso intento di orientare coloro che volevano emigrare dalle loro terre o, all'interno, verso l'Agro Pontino del quale si stava attuando la bonifica, sia verso l'Africa per la diffusione di comunità coloniche italiane nei territori dell'Impero (tra queste la celebre "quarta sponda" libica).

L'emigrazione rappresentò, dunque, un elemento costitutivo fondante della storia del Regno d'Italia e non cessò di esserlo anche della prima parte della storia repubblicana. Infatti, il flusso migratorio riprese significativamente dopo il 1945 verso i paesi europei ed extraeuropei, sino al cosiddetto boom economico, attorno alla prima metà degli anni '60. In quel periodo il

⁴⁴ Grassi Orsini, 1991, pagg.62-63.

⁴⁵ Santoni, 1986, pag. 24.

flusso migratorio si trasformò, divenendo anche interno allo Stato Italiano, grazie alle nuove opportunità di lavoro nel nord Italia, che fecero sì che molti italiani si spostassero dal Mezzogiorno d'Italia al Settentrione in fase di sviluppo economico.

BIBLIOGRAFIA

Bevilacqua P., 2001: *Società rurale ed emigrazione*, in *Storia dell'emigrazione Italiana. I: Partenze.*, Bevilacqua P., De Clementi A., Franzina E. (ed.), Roma, Donzelli Editore.

Bressan G., 1899a: *I vettori d'Emigrazione*, in *Rivista Marittima*, fasc.IX, Roma.

Bressan G., 1899b: *Leggi e disegni di legge sull'emigrazione*, in *Rivista Marittima*, fasc.IX, Roma.

Buonanno G., 1911: *Il trasporto degli emigranti e gli obblighi e le responsabilità del vettore*, in *Rivista di diritto commerciale e del diritto generale delle obbligazioni*, Milano.

Carretta P., 1965: *Emigrazione (disciplina della)*, in *Enciclopedia del diritto*, XIV, Milano Giuffrè Editore.

Commissariato Generale dell'Emigrazione, 1925a: *Accordi e trattati di lavoro dell'Italia con altri paesi*, in *L'Emigrazione Italiana. N. 8*, Roma.

Commissariato Generale dell'Emigrazione, 1925b: *Il Commissariato Generale dell'Emigrazione (origini, funzioni, attività)*, in *L'Emigrazione Italiana. N. 2*, Roma.

Commissariato Generale dell'Emigrazione, 1925c: *La tutela giurisdizionale degli emigranti*, in *L'Emigrazione Italiana. N.9*, Roma.

Commissariato Generale dell'Emigrazione, 1928: *La tutela giuridica dell'emigrante italiano*, Rubino F. (ed.), Roma.

Cordova A., 1938: *Emigrazione (frode in)*, in *Nuovo Digesto Italiano*, Torino, V, Utet.

De Clementi A., 2001: *La legislazione dei paesi d'arrivo*, in *Storia dell'emigrazione Italiana. II: Arrivi*, Bevilacqua P., De Clementi A., Franzina E. (ed.), Roma, Donzelli Editore.

Fauri F., 2015: *Storia economica dell'Emigrazione Italiana*, Bologna, Il Mulino.

Freda D., 2014: *La regolamentazione dell'emigrazione in Italia tra Otto e Novecento: una ricerca in corso*, in *Historia et Ius*, 6.

Freda D., 2015: *"Trafficienti di carne umana". Gli agenti di emigrazione all'alba del XX secolo*, in *Historia et Ius*, 8.

Furno C., 1958: *L'evoluzione sociale delle leggi italiane sull'emigrazione*, Roma, Pontificio Ateneo Lateranense.

Giannini T. C., 1938: *Emigrazione*, in *Nuovo Digesto Italiano*, Torino, V, Utet.

Giolo O. e Pifferi M. (ed.), 2009: *Diritto contro: meccanismi giuridici di esclusione dello straniero*, Torino, Giappichelli.

Grossi V., 1905: *Emigrazione*, in *Primo trattato completo di diritto amministrativo italiano*, a cura di V.E. Orlando, Milano, pp.121-209.

Higham J., 2002: *Strangers in the Land: Patterns of American Nativism, 1860-1925*, Rutgers University Press.

Luconi S. e Pretelli M., 2008: *L'immigrazione negli Stati Uniti*, Bologna, Il Mulino.

Ministero degli Affari Esteri, 1986: *Inventario del Fondo "Commissione centrale arbitrale per l'emigrazione" (1915-1929)*, Santoni P. (ed.), Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato.

Ministero degli Affari Esteri, 1991: *Il fondo archivistico Commissariato Generale dell'Emigrazione (1901-1927)*, Grassi Orsini F. (ed.), Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato.

Ministero Degli Affari Esteri, 1993: *L'Ufficio di informazione e protezione dell'Emigrazione italiani di Ellis Island*, Pilotti L. (ed.), Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma.

Molinari A., 2001: *Porti, trasporti, compagnie*, in *Storia dell'emigrazione Italiana. I: Partenze.*, Bevilacqua P., De Clementi A., Franzina E. (ed.), Roma, Donzelli Editore.

Perrone F., 1906: *Il trasporto marittimo di persone – la responsabilità del vettore*, Napoli, Eugenio Margheri.

Raggi L., 1908: *L'emigrazione italiana nei suoi rapporti col diritto*, Città di Castello, Lapi tipografo-editore.

Stella G. A. e Franzina E., 2001: *Brutta gente. Il razzismo anti-italiano*, in *Storia dell'emigrazione Italiana. II: Arrivi*, Bevilacqua P., De Clementi A., Franzina E. (ed.), Roma, Donzelli Editore.

Storti C., 2011: *“Un mezzo artificiosissimo di governo per ottenere con inganno e con vie coperte ciò che apertamente non si potrebbe ordinare”. Le circolari dei ministri di giustizia sul processo penale tra unificazione e fascismo*, in *Perpetue appendici e codicilli alle leggi italiane: le circolari ministeriali, il potere regolamentare e la politica del diritto in Italia tra Otto e Novecento*, Colao F., Iacchè I., Storti C., Valsecchi C. (a cura di), Macerata, EUM.

SITOGRAFIA

qui si possono trovare gli Atti Parlamentari citati: <http://augusto.agid.gov.it>

<http://casetext.com>

<http://cser.it>

<http://storia.camera.it>