

Sebastiano Marco Ciccìo

Il porto di imbarco di Messina

L'ispettorato
e i servizi di emigrazione
(1904-1929)



FrancoAngeli

Informazioni per il lettore

Questo file PDF è una versione gratuita di sole 20 pagine ed è leggibile con



La versione completa dell'e-book (a pagamento) è leggibile con Adobe Digital Editions. Per tutte le informazioni sulle condizioni dei nostri e-book (con quali dispositivi leggerli e quali funzioni sono consentite) consulta [cliccando qui](#) le nostre F.A.Q.



La società moderna e contemporanea. Collana fondata da Marino Berengo, Franco Della Peruta e Lucio Gambi

La collana intende assumere una sua fisionomia specifica nel panorama delle iniziative editoriali della Franco Angeli relative al mondo della storia. Essa si propone infatti di ospitare: da una parte ricerche individuali e collettive (atti di congressi, relazioni di giornate di studio, risultati di lavori seminariali) su tematiche problematicamente o territorialmente ben definite, indagate a diretto contatto con le fonti, dall'altra strumenti di lavoro funzionali alle crescenti e differenziate esigenze della ricerca storica.

Attraverso la collana si cercherà così di offrire ricostruzioni e approfondimenti, documentati e criticamente condotti, su un ampio arco di quei momenti e di quelle varieguate realtà della complessa vicenda storica del nostro paese nell'età moderna e contemporanea che hanno inciso profondamente sulla sua vita civile e sul suo tessuto sociale ed economico, contribuendo in varia misura a determinarne tratti tipici e connotati distintivi.

Così pure verrà dato ampio spazio alla pubblicazione di fonti e materiali documentari significativi e presentati criticamente, di repertori ed inventari archivistici, di bibliografie e strumenti di lavoro.

La collana si articolerà quindi in tre sezioni:

- TD *Testi e documenti*: materiali d'archivio, testi a stampa rari e fonti inedite, documentazioni su nodi problematici, inquadrati da una introduzione generale e corredati di note orientative.
- AC *Analisi e contributi*: studi e proposte di nuovi percorsi di indagine, ricerche locali fondate su un vasto e approfondito scavo di fonti, ricostruzioni criticamente condotte su momenti e problemi specifici di ambito regionale e nazionale, italiano e non.
- RS *Repertori e strumenti*: bibliografie, cataloghi, censimenti di fondi di biblioteca e di archivio, inventari e registi, e altri strumenti essenziali per il lavoro storiografico.

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e.mail le segnalazioni delle novità.

Sebastiano Marco Ciccì

Il porto di imbarco di Messina

L'ispettorato
e i servizi di emigrazione
(1904-1929)

FrancoAngeli

*In copertina: Il piroscifo San Guglielmo della Società di navigazione Sicula Americana,
fondata a Messina nel 1906*

Copyright © 2016 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

Indice

Abbreviazioni	pag.	7
Premessa	»	9
1. Dall'istituzione dell'ispettorato al terremoto del 1908	»	13
1. La legge di tutela del 1901 e il Commissariato generale dell'emigrazione	»	13
2. La nomina a porto d'imbarco e l'istituzione dell'ispettorato di emigrazione (1901-1904)	»	18
3. I primi anni di attività (1904-1908)	»	25
2. Dalla ricostruzione alla Prima guerra mondiale	»	63
1. La ripresa dei servizi di emigrazione (1909-1914)	»	63
2. La Prima guerra mondiale (1915-1918)	»	84
3. Dalla fine della guerra alla soppressione dell'ispettorato	»	91
1. Dal dopoguerra al fascismo (1919-1922)	»	91
2. Le vicende dell'emigrazione negli anni Venti	»	104
3. La soppressione dell'ispettorato di emigrazione (1929)	»	121
Conclusione	»	125
Appendice statistica	»	131
Riferimenti legislativi	»	149
Indice dei nomi	»	153

Abbreviazioni

ACS	Archivio Centrale dello Stato
ASDMAE	Archivio Storico Diplomatico Ministero Affari Esteri
Atti CCME	Atti del Consiglio comunale di Messina
Boll. Emig.	Bollettino dell'Emigrazione
CCA di ME	Camera di commercio ed arti di Messina
CGE	Commissariato generale dell'emigrazione
DGIE	Direzione generale degli italiani all'estero
G. di ME	Gazzetta di Messina e delle Calabrie
GUR	Gazzetta Ufficiale del Regno
MAE	Ministero degli Affari Esteri
MAIC	Ministero dell'Agricoltura, Industria e Commercio
NGI	Navigazione generale italiana

Premessa

«*Advancing on our course we opened a hill that had all along intercepted the view – and Messina, its castles, forts and harbor broke upon our sight! This only was wanting to complete the beauty of the scene – of all the cities I have ever seen this in my opinion is the most charming to approach*».

Con queste parole, lo scrittore Washington Irving raccontava estasiato l'ingresso del brigantino sul quale viaggiava nel porto di Messina, aggiungendo: «*Never perhaps nature did assist more in forming a safe and beautiful harbor than at Messina*»¹. Irving fu tra i primi viaggiatori americani a giungere in Sicilia, l'isola, con la sua storia, i suoi miti, i suoi paesaggi incantevoli, nel corso dell'Ottocento divenne tappa del tour europeo e mediterraneo di letterati e artisti provenienti proprio da quel paese dove, solo qualche anno più tardi, si sarebbero recati decine di migliaia di siciliani, alla ricerca di una vita migliore².

La storia di Messina, città naturalmente proiettata sul mare, è indissolubilmente legata alle alterne vicende che hanno caratterizzato, nel corso dei secoli, la storia del suo porto. La città nasce e si sviluppa attorno al proprio porto, la cui posizione strategica dominante nello Stretto ne ha sempre esaltato il ruolo commerciale e militare, rendendola il maggiore emporio del basso Mediterraneo. Formato da una profonda insenatura, iscritta in una sorta di ellisse i cui assi misurano 950 e 1000 metri per una superficie totale di circa 75 ettari, e recinto verso il largo da una lingua di terra a forma di falce, il porto, sin dai primi insediamenti di epoca preistorica, ha influenzato in modo determinante l'evoluzione del tessuto urbano, economico, sociale e culturale. La struttura economica e produttiva messinese è stata storicamente dominata dalle attività portuali e dalla spinta commerciale che esse furono in grado di esercitare.

¹ W. Irving, *Notes and Journal of Travel in Europe 1804-1805*, vol. II, The Grolier Club, New York 1921, pp. 46-47.

² Cfr. S.M. Ciccio, *Impressioni di Messina nei diari dei viaggiatori americani prima dell'Unità*, in "Bollettino del C.I.R.V.I.", n. 68, fasc. II, luglio-dicembre 2013, pp. 281-322.

Alla fine dell'Ottocento, quando le banchine dei porti italiani erano affollate da migliaia di persone in partenza per l'America, nonostante le difficoltà legate ai cambiamenti nei rapporti economici internazionali, all'abolizione delle franchigie e al ritardo nell'ammodernamento degli impianti, lo scalo peloritano era ancora una piazza commerciale di primaria importanza e il polmone vitale della città e di buona parte della provincia. Le dimensioni di massa che il traffico di emigrazione stava assumendo nell'ultimo ventennio del XIX secolo rivitalizzarono le attività portuali e consentirono ai porti italiani di inserirsi nel mercato internazionale dei trasporti marittimi dove, fino ad allora, avevano occupato una posizione del tutto marginale. Di ciò era stata causa l'evidente carenza strutturale degli approdi, dei bacini di carenaggio e degli arsenali, specie in confronto con i grandi porti europei³, la fragilità economica dei ceti amatoriali e il ritardo con cui era avvenuto il passaggio dalla vela al vapore, rappresentando le navi a vapore, al momento dell'Unità, solo il 10 per cento dell'intera flotta.

La classe dirigente messinese, con senso pratico e lungimiranza, riuscì a ottenere per la città – precedentemente esclusa dalla legge del 1901 – la nomina a porto d'imbarco e il diritto a ospitare un ispettorato dell'emigrazione. Anche le banchine del porto di Messina cominciarono a brulicare di uomini, donne e bambini fermi con i bagagli, in attesa di prendere il mare; la città adeguò la propria vocazione commerciale al nuovo traffico e, di conseguenza, prosperarono le agenzie delle compagnie di navigazione, le locande, le osterie e il piccolo commercio gravitante nell'area del porto.

Questo studio ricostruisce i 25 anni di vita dell'ispettorato di emigrazione e dei servizi di tutela e assistenza da esso coordinati, delineando insieme uno spaccato della società e dell'economia messinese nella prima metà del Novecento. Nonostante difficoltà e problemi, peraltro comuni all'intera organizzazione nazionale (mancanza di personale e di fondi, conflittualità con altri enti) e il carente sostegno da parte del governo centrale, i messinesi – i funzionari e il personale dell'ispettorato e della Capitaneria, la classe politica, la stampa periodica, gli operatori commerciali e la borghesia mercantile e armatoriale – fecero ognuno la propria parte per rendere effettivo e realmente efficace il decreto di nomina, consapevoli

³ Nel porto di Marsiglia era stato aperto, nel 1844, un nuovo bacino di ancoraggio, il porto di Rotterdam disponeva nel 1875 di sette nuovi bacini collegati con la rete ferroviaria, in quello di Brema era stato creato, nel 1866, uno dei bacini di approdo più moderni d'Europa. A. Molinari, *Porti, trasporti, compagnie*, in P. Bevilacqua, A. De Clementi, E. Franzina (a cura di), *Storia dell'emigrazione italiana*, vol. I, Donzelli, Roma 2001, p. 247.

che, come sempre nella storia, ogni fortuna per la città sarebbe venuta solo dal mare. La presenza del porto d'imbarco per gli emigranti fu uno di quei momenti di rilancio che, alternati a periodi di crisi, Messina visse tra XIX e XX secolo, fino alla "cesura" del terremoto del 1908 e alla lenta e sofferta ricostruzione.

1. Dall'istituzione dell'ispettorato al terremoto del 1908

1. La legge di tutela del 1901 e il Commissariato generale dell'emigrazione

Con Regio Decreto n. 43 del 24 gennaio 1904, il porto di Messina era aggiunto a quelli di Genova, Napoli e Palermo che la legge sull'emigrazione del 1901 (artt. 9 e 23) aveva stabilito essere gli unici porti italiani autorizzati per l'imbarco di passeggeri emigranti e per essere la sede di un ispettorato di emigrazione; fuori dalla penisola, la legge aveva concesso l'autorizzazione, anche se limitata solo ad alcune compagnie di navigazione, ai porti francesi di Le Havre e La Rochelle¹.

La legge n. 23 del 31 gennaio 1901, la prima legge italiana organica in materia di emigrazione, istituì il Commissariato generale dell'emigrazione (d'ora in poi CGE), nel quale furono accentrate tutte le competenze dei diversi dicasteri – ministero degli Esteri, dell'Interno, dell'Agricoltura, Industria e Commercio, della Marina e del Tesoro – che sino ad allora si erano occupati della questione dell'emigrazione e a cui fu attribuito il compito di sovrintendere e vigilare sull'attuazione di tutte le norme stabilite dalla legge. I deputati Luigi Luzzatti ed Edoardo Pantano, relatori del progetto di legge, consideravano il Commissariato «il pernio di questa legge, che rappresenta ed epiloga tutte le istituzioni di tutela a favore degli emigranti, e che colla bontà e con l'equità dei suoi procedimenti deve aiutare a risvegliar nel paese la coscienza pubblica, finora troppo sopita, a favore di un interesse nazionale di ordine eminente morale e sociale prima che economico»².

¹ *Regio Decreto n. 43 del 24 gennaio 1904*, in “Gazzetta Ufficiale del Regno” (d'ora in poi GUR), 26 febbraio 1904, n. 47, p. 643 e *Legge n. 23 del 31 gennaio 1901*, in “GUR”, 4 febbraio 1901, n. 29, pp. 482 e 485. L'articolo 9 della legge prevedeva che, insieme a Genova, Napoli e Palermo, anche altre città avrebbero potuto, per decreto reale, essere nominate porto d'imbarco di emigranti.

² *Relazione sul progetto di legge sull'emigrazione*, presentata alla Camera dei Deputati il 3 novembre 1900 dagli onorevoli Luzzatti e Pantano, citata in M.R. Ostuni, *Leggi e politiche di governo nell'Italia liberale e fascista*, in P. Bevilacqua, A. De Clementi, E. Franzina (a

Benché il Commissariato avesse avuto un'incubazione nel periodo precedente, «la svolta liberale degli inizi del secolo favorì la riconsiderazione dell'emigrazione, che viste anche le sue dimensioni di massa, non poteva più essere un fenomeno a mala pena tollerato, da controllare con i normali strumenti di polizia e da sostenere ricorrendo alla beneficenza»³. La formula istituzionale del Commissariato rifletteva, inoltre, quella tendenza verso una nuova organizzazione dello Stato che doveva fare perno non tanto sui ministeri, quanto su nuove istituzioni più snelle (agenzie, commissariati, enti pubblici) che sarebbe diventata una caratteristica del sistema amministrativo giolittiano e si sarebbe compiutamente affermata nel primo dopoguerra.

A causa del ritardo nell'emanazione del regolamento applicativo, varato solo in agosto, la nuova struttura cominciò a funzionare il 2 settembre del 1901. Il CGE, posto sotto l'alta sorveglianza del ministero degli Esteri, godeva di autonomia di gestione e, a suo completamento, la legge creava altri due organismi, il Consiglio dell'emigrazione (art. 7) e la Commissione parlamentare di vigilanza sul fondo dell'emigrazione (art. 28). Il Consiglio era un organo consultivo che doveva assistere il ministro nell'adozione dei provvedimenti legislativi relativi all'emigrazione, di esso facevano parte, oltre ad alcuni membri del Parlamento, il commissario generale come delegato del MAE, i rappresentanti dei ministeri dell'Interno, del Tesoro, della Marina e della Pubblica Istruzione, tre membri nominati dal ministro degli Esteri tra i cultori delle discipline geografiche e statistiche, un rappresentante della Lega nazionale delle cooperative e uno delle società di mutuo soccorso, il direttore dell'Ufficio del lavoro e il direttore generale del Banco di Napoli. Successivamente, con la legge 17 luglio 1910, nel Consiglio furono ammessi i delegati della CGIL, per consentire una maggiore rappresentanza dei lavoratori.

La Commissione di vigilanza esaminava i bilanci preventivi, le note di variazione e i bilanci consuntivi del Fondo dell'emigrazione, una soluzione finanziaria originale che permetteva di non far gravare le spese dei servizi per l'emigrazione sul bilancio dello Stato. Il Fondo era infatti una cassa speciale autonoma e indipendente dal Tesoro, alimentata da entrate proprie provenienti dalle tasse d'imbarco e di patente⁴, dalle pene pecuniarie e da-

cura di), *Storia dell'emigrazione...*, cit., vol. I, p. 312. Sul dibattito parlamentare che precedette l'approvazione della legge, cfr. F. Grassi Orsini, *Per una storia del Commissariato dell'Emigrazione*, in "Le Carte e la Storia", a. III, n. 1, 1997, pp. 112-114.

³ Ivi, p. 114.

⁴ Sulle navi, i neonati che non avevano compiuto un anno viaggiavano gratuitamente, i bambini da uno a cinque anni non compiuti pagavano un quarto di posto, da cinque a dieci anni pagavano mezzo posto, da dieci anni in su pagavano il posto intero. Il vettore era tenuto a de-

gli altri eventuali redditi previsti dal regolamento. In base alla legge per la tutela delle rimesse e dei risparmi degli emigrati all'estero (1° febbraio 1901, n. 21), al Fondo era anche destinata la metà degli utili netti derivanti dalle commissioni che il Banco di Napoli aveva il diritto di riscuotere sui depositi degli emigranti. Le voci di spesa nel bilancio del Fondo erano suddivise in un capitolo di spese straordinarie e in quattro capitoli di spese ordinarie: spese generali, spese per le informazioni agli emigranti, spese speciali per la vigilanza e la tutela degli emigranti nel Regno e durante il viaggio, spese per la protezione degli emigranti all'estero⁵.

L'organigramma del CGE aveva una struttura piramidale, al vertice della quale era posto il commissario generale, nominato con decreto reale su proposta del ministro degli Esteri e udito il parere del Consiglio dei Ministri. Accanto al commissario generale, facevano parte del vertice del CGE tre commissari, scelti tra gli impiegati superiori del Commissariato; a rappresentare l'ente sulle navi che trasportavano gli emigranti, erano designati un medico militare, al quale veniva affidata anche la vigilanza a bordo, e quattro ispettori viaggianti, tre per i paesi transoceanici e uno per gli altri principali centri di emigrazione italiana.

La legge del 1901 (art. 14) sottoponeva all'approvazione del CGE i prezzi dei noli che le compagnie di navigazione impiegate nel trasporto di emigranti – denominate vettori – intendevano riscuotere per ogni passeggero. Il Commissariato, all'inizio di ogni quadrimestre, sentito il parere della Direzione generale della marina mercantile e quello delle Camere di commercio delle più importanti città marittime, decideva sull'approvazione dei noli proposti dai vettori per le varie linee di navigazione, basando il proprio giudizio sull'intensità del traffico, le spese dei servizi (prezzi dei generi alimentari, paghe agli equipaggi), il costo del carbone, l'andamento generale del mercato dei noli e tenendo conto delle caratteristiche di ogni piroscafo (velocità, età, tonnellaggio, sistemazione degli alloggi, bontà in genere del trattamento a bordo). In questo modo si voleva da una parte stimolare le compagnie di navigazione al miglioramento dei servizi di trasporto, dall'altra impedire l'organizzazione di *trust* con lo scopo di provocare l'aumento artificiale dei prezzi. Inoltre, attraverso la disciplina dei noli, il governo intendeva consentire alla bandiera nazionale di svilupparsi senza essere sin dall'inizio schiacciata dalla concorrenza della marina estera che, disponendo di una più forte organizzazione industriale, mirava a escluderla

positare 8 lire per ogni posto intero, 4 lire per ogni mezzo posto, 2 lire per ogni quarto di posto. La patente di vettore, che poteva essere rilasciata a compagnie di navigazione italiane e straniere o a noleggiatori (individui o società che prendevano un'imbarcazione a noleggio), era valida un anno ed era soggetta a una tassa di concessione di mille lire per ciascun piroscafo.

⁵ Ivi, pp. 116-127.

dal traffico dell'emigrazione. Quando una proposta non era approvata, spettava al MAE stabilire il prezzo dei noli, sentite le ragioni dei vettori. Le compagnie non potevano aumentare il prezzo del nolo stabilito e, volendolo ridurre, la riduzione avrebbe dovuto estendersi a tutti gli emigranti imbarcati in quella partenza⁶.

Nelle città autorizzate all'imbarco degli emigranti, la legge istituì gli ispettorati, posti alle dipendenze del Commissariato e con sede nel porto o nelle immediate vicinanze; essi erano diretti dagli ispettori di emigrazione che, scelti tra gli impiegati dell'amministrazione dell'Interno e investiti della qualità di ufficiali di pubblica sicurezza, venivano nominati dal ministro degli Esteri, di concerto con il ministro dell'Interno e sentito il parere del commissario generale. A Genova e a Napoli, gli ispettori erano coadiuvati da un vice ispettore e, a Genova, anche da un delegato. Ispettori, vice ispettori e delegati, oltre lo stipendio che continuava a essere a carico del bilancio dell'Interno, percepivano un'indennità mensile sul Fondo dell'emigrazione. I funzionari dipendevano direttamente dal Commissariato ma, per quanto riguarda la disciplina, rispondevano al prefetto che provvedeva affinché agli ispettorati fosse assegnato un numero "sufficiente" di guardie di città di mare che, continuando a far parte del corpo di provenienza, erano accasermate, a spese del Comune, o nello stesso locale dell'ispettorato o in un luogo prossimo. In caso di particolare necessità, l'ispettore aveva la facoltà di chiedere un rinforzo di guardie che non poteva essere rifiutato, salvo il giudizio del prefetto. In base a quanto previsto dal regolamento (art. 26), l'ispettore:

a) Fa parte delle Commissioni istituite per accertare che le navi siano idonee al trasporto degli emigranti e per le visite di partenza⁷;

⁶ Per ulteriori dettagli circa il complesso sistema di tutela e protezione degli emigranti creato dalla legge del 1901, rimando, oltre al citato articolo di F. Grassi Orsini, a F. Grispo (a cura di), *La struttura e il funzionamento degli organi preposti all'emigrazione (1901-1919)*, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma 1985, pp. 1-18 e F. Del Giudice, *Il Commissariato Generale dell'Emigrazione nel suo sviluppo storico (1901-1928)*, in L. Pilotti (a cura di), *La formazione della diplomazia italiana 1861-1915*, F. Angeli, Milano 1989, pp. 748-773.

⁷ I piroscafi, prima di intraprendere il viaggio transoceanico, erano sottoposti a due visite, una preliminare e una definitiva. La prima aveva luogo, di regola, due giorni prima della partenza ed era svolta da una commissione formata da un ufficiale di porto con la qualità di presidente, da un medico e dall'ispettore dell'emigrazione. La commissione doveva appurare che, rispetto alla visita d'idoneità per la patente di vettore, non fossero avvenute modifiche nell'assetto interno della nave, doveva verificare la quantità e la qualità dei viveri, la regolare provvista di medicinali e disinfettanti, la perfetta pulizia di tutti i locali di alloggio e servizio e doveva, infine, verificare che la nave fosse in regola con i controlli allo scafo e alle macchine e che avesse imbarcato una sufficiente quantità di carbone. La visita definitiva riguardava tutti i passeggeri, emigranti e di classe, ed era

- b) Eseguisce o fa eseguire dal personale dipendente la visita a tutte le navi nazionali o straniere in partenza o in arrivo con passeggeri;
- c) Sovrintende al servizio del ricovero per gli emigranti e, finché manchi il ricovero, provvede alla tutela degli emigranti in alberghi o locande, autorizzati ad alloggiarli in conformità di ordinanze del Commissariato;
- d) Riceve i reclami degli emigranti, emettendo i provvedimenti di sua competenza o promuovendo quelli che siano di competenza di altre Autorità;
- e) Procedo a tutti gli atti necessari per l'accertamento delle infrazioni alla legge sull'emigrazione e al presente Regolamento e di ogni reato contro le persone o le proprietà in quanto concerne l'emigrazione;
- f) Cura l'esatta osservanza della legge sull'emigrazione e del presente Regolamento, uniformandosi alle istruzioni del Commissariato;
- g) Procedo alle indagini, di cui fosse richiesto, che riguardino le visite alle navi o agli emigranti e, nei limiti della sua competenza, coadiuva l'opera delle altre Autorità o dei loro agenti⁸.

Scegliendo di autorizzare all'imbarco degli emigranti esclusivamente i porti di Genova, Napoli e Palermo, i legislatori intendevano dare ufficialità alla situazione delle partenze italiane transoceaniche, ormai da lungo tempo consolidata. Tra i porti italiani era infatti quello di Genova ad aver gestito, per quasi un secolo, la mole più consistente del traffico di emigrazione, essendo la quota degli imbarchi per il Nuovo Mondo di notevoli dimensioni già in epoca preunitaria. Questi flussi sono da collegarsi alla precocità con cui i fenomeni migratori si manifestarono nell'area ligure, ma appare assai probabile che a imbarcarsi a Genova fossero emigranti provenienti anche da altre regioni. Tra il 1833 e il 1850, furono circa 14.000 gli emigranti che partirono da Genova per le Americhe, dal 1861 al 1874, le partenze salirono a 200.000 e, dal 1876 al 1901, da Genova partì il 61% dell'emigrazione transoceanica italiana, con una media annuale di 73.969 imbarchi e un picco di 138.779 partenze nel 1885⁹.

A partire dall'ultimo ventennio dell'Ottocento, la meridionalizzazione dei flussi e la prevalenza delle correnti migratorie verso gli Stati Uniti accrebbe

effettuata nello stesso giorno della partenza da una commissione formata dall'ispettore di emigrazione, in qualità di presidente, da un medico della Capitaneria di porto e dal medico militare di bordo o dal commissario viaggiante. Oltre il buono stato di salute dei passeggeri e dell'equipaggio, la commissione doveva accertare che tutti possedessero il passaporto e il biglietto, la regolare assegnazione delle cuccette e degli utensili per i pasti, la presenza di un sufficiente numero di personale addetto esclusivamente al servizio dei passeggeri e, sui piroscafi stranieri, la presenza di un interprete. Completata la visita definitiva, la commissione compilava un verbale che indicava con esattezza le condizioni nelle quali il piroscafo era partito (artt. 142-156 del regolamento).

⁸ *Regio Decreto n. 375 del 10 Luglio 1901*, in "GUR", 13 agosto 1901, n. 193, p. 3849.

⁹ A. Molinari, *Porti, trasporti...*, cit., pp. 239-240.

l'importanza del porto di Napoli. Nel 1889, Genova perse il primato del traffico di emigrazione e nel 1902 il porto partenopeo imbarcò 167.051 emigranti, più del doppio del porto ligure, che avrebbe comunque continuato a mantenere una quota consistente di imbarchi, circa il 34%, nel periodo 1902-1924. Dal 1890, aveva preso una certa consistenza anche il traffico migratorio nel porto di Palermo. Non possediamo statistiche complete e affidabili degli italiani che si imbarcavano nei porti esteri non autorizzati, i più importanti dei quali erano quelli di Marsiglia, Cherbourg, Le Havre (oltre gli emigranti autorizzati trasportati dalla Compagnie Générale Transatlantique), Anversa, Brema, Amburgo e quelli inglesi, tuttavia, da questi porti è possibile stimare un movimento annuo complessivo di circa ventimila individui, piccole cifre in confronto alla grande massa dell'emigrazione transoceanica¹⁰.

2. La nomina a porto d'imbarco e l'istituzione dell'ispettorato di emigrazione (1901-1904)

Quando entrò in vigore la legge del 1901, Messina protestò vivacemente l'esclusione a porto d'imbarco degli emigranti. Il presidente della Camera di commercio Francesco Mauromati, in un telegramma inviato al MAIC, scriveva:

La Camera di Commercio a scongiurare nuove jatture a questa città fa vivissimi voti al governo del Re onde facendo uso riserva di cui all'articolo 9 della Legge sull'Emigrazione venga il Porto di Messina annoverato per Decreto Reale fra i Porti di imbarco emigranti come di diritto per la sua posizione topografica e tradizionale largo movimento di emigranti qui sinora convenuti provincia Messina Catania Caltanissetta Siracusa e vicina Calabria¹¹.

Anche se, sino a quel momento, le partenze transoceaniche da Messina non erano state molto numerose – in base ai dati in possesso dalla Camera

¹⁰ F. Coletti, *Dell'emigrazione italiana*, Hoepli, Milano 1912, p. 38. Anche dopo il 1901, l'emigrante restava libero di imbarcarsi in un porto straniero e di scegliere un vettore non autorizzato, ma in questo caso perdeva tutti i benefici che la legge garantiva in fatto di tutela e assistenza. Le legge puniva invece i reclutatori e chi compiva in Italia operazioni di emigrazione sprovvisto di regolare patente ministeriale. A. Martellini, *Il commercio dell'emigrazione: intermediari e agenti*, in P. Bevilacqua, A. De Clementi, E. Franzina (a cura di), *Storia dell'emigrazione...*, cit., vol. I, p. 306.

¹¹ Il telegramma, spedito il 15 settembre, fu poi trasmesso al CGE. Il sottosegretario al MAIC al commissario generale, Roma 2-10-1901, in Archivio Storico Diplomatico Ministero degli Affari Esteri (d'ora in poi ASDMAE), Fondo Commissariato generale dell'emigrazione. Ufficio di Gabinetto del Commissario generale (d'ora in poi CGE-II), b. 11, f. 29, Ispettorato di Messina (1901-1919).

di commercio, nell'ultimo decennio dell'Ottocento nel porto di Messina si erano annualmente imbarcate circa 2800 persone¹² – la potenzialità migratoria dell'area che sarebbe dipesa dal porto di Messina era assai consistente, in quanto l'incidenza delle partenze dalla Sicilia orientale sul totale isolano, che prima del 1900 aveva oscillato intorno al 25 per cento, era sensibilmente aumentata, attestandosi al 45 per cento¹³.

Il consiglio direttivo dell'Associazione monarchica liberale messinese istituì una commissione speciale per lo studio di tutti gli affari che interessavano il porto e il commercio cittadino. Il memorandum redatto dal segretario della commissione Giovanni Toro – agente marittimo, rappresentante della società di trasporti La Patria, giornalista, esponente dello schieramento clericale, consigliere comunale e della Camera di commercio – denunciava che la legge aveva recato a Messina «un grave danno, che minaccia di divenire immenso se, in tempo, non sapremo scongiurarlo». Gli emigranti, oltre a dovere pagare il viaggio per raggiungere il porto d'imbarco, correvano il rischio – soprattutto coloro che si recavano a Napoli, poiché la Navigazione generale italiana (NGI) prestava servizio tra le due città solo tre giorni alla settimana – di non trovare immediatamente la coincidenza con il piroscafo e di dover soggiornare a proprie spese, giacché solo dal mezzogiorno del giorno precedente alla partenza, le spese di alloggio erano a carico dei vettori.

L'esclusione del porto di Messina non aveva però recato solo gravi disagi agli emigranti ma, continuava la relazione, aveva duramente colpito gli interessi dell'intera comunità, in quanto: «La fase novella che assumerà la Emigrazione, con la recente legge, abbraccerà tutta quanta la vita economica e commerciale della nostra Messina, di cui il porto è l'unica risorsa»¹⁴.

¹² Camera di Commercio ed Arti di Messina (d'ora in poi CCA di ME), *Commercio e navigazione di Messina nel 1903*, R. Alicò, Messina 1905, p. 45.

¹³ G. Lo Giudice, *L'emigrazione dalla Sicilia orientale dal 1876 al 1914*, in F. Assante (a cura di), *Il movimento migratorio italiano dall'Unità nazionale ai nostri giorni*, Librairie Droz, Genève 1978, p. 329. Tra il 1876 e il 1902, dalle province di Messina, Catania, Siracusa e Reggio Calabria, emigrarono per i paesi transoceanici complessivamente 156.237 persone, in dettaglio: 67.685 da Messina, 31.869 da Catania, 10.029 da Siracusa e 46.654 da Reggio Calabria. Commissariato Generale dell'Emigrazione, *Annuario statistico dell'emigrazione italiana dal 1876 al 1925: con notizie sull'emigrazione negli anni 1869-1875*, Edizione del CGE, Roma 1926, pp. 64 e segg.

¹⁴ Faranda al sottosegretario agli Esteri, Messina 30-09-1901, in ASDMAE, CGE-II, b. 11, f. 29, Ispettorato di Messina (1901-1919). L'Associazione monarchica liberale, presieduta dal professore di diritto penale e deputato Francesco Faranda, all'inizio del Novecento a Messina si era notevolmente rafforzata, non solo unificando le diverse fazioni del fronte liberale – dai massoni ai clerico-moderati – ma raccogliendo anche significative adesioni dagli elementi in rotta con il fronte democratico. A. Cicala, *Rappresentanza politica e movimenti sociali a Messina (1900-1915)*, in "Incontri Meridionali", n. 3, 1992, p. 101.