



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

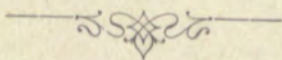
BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1903.

N. 13.

SOMMARIO.

- I. Prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti nel terzo quadrimestre del 1903.
 1. Decreto del Ministro degli affari esteri e deliberazione del Commissariato dell'emigrazione, relativi ai noli massimi per il trasporto degli emigranti, nel terzo quadrimestre 1903.
 2. Relazione sui prezzi dei noli.
- II. Movimento dell'emigrazione italiana per paesi transoceanici, durante il 3° trimestre dell'anno 1903.
- III. Avvertenze agli emigranti italiani intorno ad alcuni paesi esteri (Equatore, Gibuti, Corsica).



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.

VIA UMBRIA

1903

PREZZI DEI NOLI

per il trasporto degli emigranti nel terzo quadrimestre del 1903

- 1) Decreto del Ministro degli Affari Esteri e deliberazione del Commissariato dell'emigrazione, relativi ai noli massimi per il trasporto degli emigranti, nel terzo quadrimestre 1903 (1).

A.

Decreto del Ministro degli Affari Esteri.

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

Visto l'art. 14 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione;

Sentito il parere del Consiglio superiore di Marina;

Tenuto conto della qualità dei trasporti, della classe e velocità dei piroscafi;

Decreta:

Sono stabiliti i seguenti noli massimi per il trasporto di emigranti dal 1° settembre al 31 dicembre 1903.

Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova, Napoli o Palermo a Nuova York.)

La Veloce.			
Città di Napoli	190	La Plata	180
Città di Genova	175	Antonina	180
Città di Torino	175	Compagnia Transatlantica di Barcellona (2).	
Città di Milano	175	Buenos Ayres	180
Las Palmas	175	Leon XIII.	180
Italia.		Manuel Calvo	180
Ravenna	180	P. de Satrustegui	180
Toscana	180	Montevideo	180
		Montserrat	180

(1) La deliberazione del Commissariato e il decreto del Ministro degli Affari esteri furono pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* del 14, 16 e 17 agosto 1903, numeri 191, 192 e 193.

(2) Per tutti i piroscafi qui menzionati è stabilito il nolo di lire 200 per il viaggio Italia-Nuova-York-Avana, e di lire 225 pel viaggio Italia-Nuova-York-Avana-Vera Cruz.

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova, Napoli o Palermo a Nuova York.)

Anglo-Italiana.		Giacomo Rossi.	
Algeria	150	San Gottardo	155
Hesperia	145		
Bolivia	145	Società Anonima Genovese.	
Victoria	145	Governor	160
California	140		
Ottavio Zino.		Dominion Line.	
Equità	170	(Da Genova, Napoli o Palermo a Boston.)	
Attività	165	New England	195
		Commonwealth	195
Ercole Saviotti.		Vancouver	175
Balilla	165	Cambroman	175

(1)

Linee del Brasile.

(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos.)

La Veloce.		Giacomo Rossi.	
Savoia	180	La Plata	165
Nord America	180	Antonina	165
Duca di Galliera	180	Transports maritimes à vapeur.	
Centro America	180	Les Andes	165
Venezuela	180	Orléanais	165
Duchessa di Genova	180	Nivernais	165
Città di Napoli	170	Algérie	165
Città di Genova	165	Aquitaine	165
Città di Torino	165	Les Alpes	165
Città di Milano	165	Provence	165
Las Palmas	165	Italie	165
		Espagne	165
Italia.		France	165
Ravenna	165		
Toscana	165	Giacomo Rossi.	
		San Gottardo	150

(1) Compreso il viaggio ferroviario da Boston a Nuova-York per gli emigranti diretti a Nuova-York.

Linee del Plata.

(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos-Ayres.)

La Veloce.			
Savoia	200	P. de Satrustegui	185
Nord America	200	Montevideo	185
Duca di Galliera	200	Montserrat	185
Centro America	200	Transports maritimes à vapeur.	
Venezuela	200	Les Andes	180
Duchessa di Genova	200	Orléanais	180
Città di Napoli	190	Nivernais	180
Città di Genova	180	Algérie	180
Città di Torino	180	Aquitaine	180
Città di Milano	180	Les Alpes	180
Las Palmas	180	Provence	180
Italia.		Italie	180
Ravenna	185	Espagne	180
Toscana	185	France	180
La Plata	185	Giacomo Rossi.	
Antonina	185	San Gottardo	165
Compagnia Transatlantica di Barcellona.		Società Anonima Genovese.	
Buenos-Ayres	185	Governor	170
Leon XIII	185	Ercole Saviotti.	
Manuel Calvo	185	Balilla	170

Linee del Centro America.

La Veloce.		Compagnia Transatlantica di Barcellona.	
Savoia	200	Buenos-Ayres	195
Città di Napoli	195	Leon XIII	195
Città di Genova	195	Manuel Calvo	195
Città di Milano	195	P. de Satrustegui	195
Città di Torino	195	Montevideo	195
Las Palmas	195	Montserrat	195

Roma, addì 15 agosto 1903.

Il Ministro
MORIN.

(1) Dall'Italia per Trinidad, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Sabanilla, Colon e Puerto Limon.

(2) Dall'Italia per Portorico e Avana. Il nolo è fissato in lire 200 per Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra.

B.

Deliberazione del Commissariato dell'emigrazione.

IL COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

Visto l'art. 14 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione;

Sentito il parere della Direzione generale della Marina mercantile e delle Camere di commercio di Genova, Napoli e Palermo, e tenuto conto delle informazioni di cui tratta l'articolo medesimo;

Delibera:

Sono approvati i noli indicati nella seguente tabella, da praticarsi come massimi, pel trasporto di emigranti dal 1° settembre al 31 dicembre 1903, salve le facoltà concesse al Commissariato dall'articolo 14, 4° capoverso, della legge sull'emigrazione.

Roma, addì 14 agosto 1903.

Per il Commissario Generale

A. Bosco.

Navigazione generale italiana.

PIROSCAFI	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans		
Umbria.	200	—	180	200
Sicilia	200	—	180	200
Sardegna.	200	—	180	200
Liguria	200	—	180	200
Lombardia	200	—	180	200
Regina Margherita.	200	—	180	200
Orione	200	—	180	200
Sirio	200	—	180	200
Perseo	200	—	180	200
Washington	175	200	165	190
Archimede	175	200	165	180
Marco Minghetti.	175	200	165	180
Manilla.	175	200	165	180
Piemonte	170	—	160	175
Etruria.	170	—	160	175

La Veloce.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	CENTRO AMERICA (1)
Savoia	200	—
Nord America	200	200
Duca di Galliera	200	200
Centro America	200	200
Venezuela	200	200
Duchessa di Genova	200	200

(1) Trinidad, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Sabanilla, Colon e Puerto Limon.

La Ligure Brasiliana.

PIROSCAFI	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)
Re Umberto	165
Rio Amazonas	165
Colombo	160
} per Belem	185
} per Manaus	

Ottavio Zino.

PIROSCAFI	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Equità	165	175
Attività	165	175

Ereole Saviotti.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Regina Elena	175	180

Hamburg-Amerika Linie.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Auguste Victoria	200
Sicilia	145

Compagnie générale transatlantique.

PIROSCAFI	STATI UNITI (dall'Havre a Nuova York) (1)
L'Aquitaine	155
La Bretagne	155
La Champagne	155
La Gascogne	155
La Lorraine	155
La Savoie	155
La Touraine	155

(1) La *Compagnie Générale Transatlantique* fu autorizzata a vendere biglietti pel viaggio Havre-Nuova York, per mezzo di propri rappresentanti residenti nell'alta e media Italia, non oltre i confini meridionali delle provincie di Lucca, Modena, Bologna e Ferrara.

Le spese del trasporto ferroviario dall'Italia all'Havre sono a carico dell'emigrante.

I prezzi del trasporto ferroviario fino all'Havre, e del trasporto marittimo dall'Havre a Nuova York, sono i seguenti:

Lucca-Modane	L. 23.00	215.50	Torino-Modane	L. 5.60	198.10
Modane-Havre	Fr. 37.50		Modane-Havre	Fr. 37.50	
Havre-Nuova York	" 155.00		Havre-Nuova York	" 155.00	
Milano-Modane	L. 13.15	205.65	Genova-Modane	L. 14.35	206.85
Modane-Havre	Fr. 37.50		Modane-Havre	Fr. 37.50	
Havre-Nuova York	" 155.00		Havre-Nuova York	" 155.00	
Venezia-Modane	L. 26.60	219.10	Ferrara-Modane	L. 28.65	221.15
Modane-Havre	Fr. 37.50		Modane-Havre	Fr. 37.50	
Havre-Nuova York	" 155.00		Havre-Nuova York	" 155.00	

Norddeutscher Lloyd.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Lahn	200
Trave	200
König Albert	200
Hohenzollern	200
Prinzess Irene	200
Weimar	190
Gera	190

Anglo-Italiana.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Calabria	175
Perugia	175

La Patria.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Germania	195
Roma	195
Gallia	165
Patria	165
Massilia	150
Neustria	150

Giuseppe Fornari.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Sicilian Prince	175	180
Napolitan Prince	175	180

2) Relazione sui prezzi dei noli.

In conformità a quanto dispone l'articolo 14 della legge sull'emigrazione, il Commissariato provvide alla revisione dei noli per il terzo quadrimestre del 1903.

Nei primi due quadrimestri del 1902 i noli proposti dai vettori furono approvati dal Commissariato (eccetto quelli chiesti, nel secondo quadrimestre, dalla Società "Italia", per la linea del Plata). Nel terzo quadrimestre dello stesso anno 1902, invece, quasi tutti i vettori insistettero nel chiedere aumenti sui noli precedenti, che il Commissariato ritenne di non potere approvare; cosicchè i noli dovettero essere fissati dal Ministro degli Affari Esteri, dopo sentito il parere del Consiglio superiore di marina.

In appresso, innanzi di venire alla determinazione dei noli per il primo quadrimestre del 1903, l'argomento fu studiato con maggiore ampiezza. Fu riunito il Consiglio dell'emigrazione, con l'intervento di alcuni rappresentanti dei vettori e della Federazione degli armatori, nell'intento di discutere i molteplici elementi del problema e di precisarne i termini, conciliando gli interessi della marina mercantile con la tutela degli emigranti.

Ma, nonostante i dibattiti avvenuti e sebbene il Commissariato cercasse di ispirarsi a criteri di equità, un accordo con la maggior parte dei vettori non fu possibile neppure per il primo quadrimestre del 1903; e di nuovo, per quasi tutti i vettori, i noli dovettero essere fissati dal Ministro degli Affari Esteri. Il medesimo avvenne per i noli del 2° quadrimestre, quantunque, durante i primi mesi dell'anno, i prezzi di passaggio per gli Stati Uniti fossero stati aumentati di lire 5 per tener conto dell'aumento di un dollaro sulla tassa d'ingresso nella Confederazione americana, imposto con la legge di immigrazione del 3 marzo 1903, e quantunque fossero stati elevati i noli per il Plata, in considerazione della scarsezza di trasporti di passeggeri di terza classe su quella linea.

Quanto ai noli per il terzo quadrimestre di quest'anno, parecchi vettori, fra cui alcune delle più importanti società, consentirono ad accettare noli uguali a quelli che il Commissariato aveva dichiarato di poter approvare come prezzi massimi.

Rispetto ad altri vettori, non essendo intervenuto accordo, dovette essere inteso il Consiglio superiore di marina per il suo parere, ed i noli furono fissati dal Ministro degli Affari Esteri.

Si rende conto qui appresso delle proposte fatte dai vettori e dei motivi addotti per sostenerle, come pure delle ragioni che consigliarono a non oltrepassare certi limiti massimi, avuto riguardo alle presenti condizioni del traffico marittimo ed alle condizioni particolari delle varie linee, degli Stati Uniti, del Brasile e del Plata. Dopo di che si passerà ad esporre, in modo particolareggiato, per ciascun vettore, di cui non furono approvati i noli proposti, così le considerazioni fatte dal vettore stesso, come le osservazioni del Commissariato, ed il parere del Consiglio superiore di marina.

I vettori riproposero, in maggioranza, per il 3° quadrimestre del 1903, i noli chiesti per il 2° quadrimestre e che il Ministro degli Esteri, sentito il parere del Consiglio superiore di marina, non aveva creduto di consentire nella loro integrità.

Qualche vettore ridusse bensì di qualche poco le sue proposte per alcuni piroscafi; ad esempio la "Patria", e la "Compagnie générale Transatlantique" per la linea degli Stati Uniti, ecc. (1). Altri invece richiesero un ulteriore aumento, come la "Società Anglo-Italiana".

(1) Proposero noli inferiori a quelli chiesti per il quadrimestre precedente i seguenti vettori:

La *Patria* che chiese un nolo inferiore di lire 5, per i piroscafi Gallia e Patria, e di lire 10 per il Massilia (linea degli Stati Uniti).

Ercole Saviotti, che, per il piroscafo Balilla, ridusse di lire 5 il nolo proposto per il precedente quadrimestre (linea degli Stati Uniti).

La *Compagnie générale Transatlantique*, che ridusse di lire 10 la richiesta fatta per il 2° quadrimestre per tutti i suoi piroscafi (linea degli Stati Uniti).

Giacomo Rossi, che propose per il piroscafo San Gottardo un nolo inferiore di lire 5 a quello proposto per il 2° quadrimestre (linea del Plata e del Brasile).

per gli Stati Uniti, la " Società Anonima Genovese ", per gli Stati Uniti e per il Plata, la " Ligure Brasiliana ", per il Brasile e così via (1).

Ma, in generale, le proposte furono identiche a quelle fatte per il 2° quadrimestre, e ciò quantunque, durante questo quadrimestre, gli stessi vettori avessero praticato talvolta noli più bassi di quelli fissati con decreto del Ministro.

Il Commissariato, prima di decidere sull'approvazione o meno delle proposte dei vettori, richiese, uniformandosi a quanto prescrive l'articolo 14 delle legge, il parere della Direzione generale della marina mercantile, delle principali Camere di commercio e degli Ispettori di emigrazione, pareri che qui riassumiamo.

La Direzione generale della marina mercantile confermò il parere già dato precedentemente, e cioè che, per la molteplicità dei coefficienti e dei fattori dei noli e per la difficoltà della loro determinazione, fosse conveniente mantenere, in via di massima, una certa stabilità nei prezzi dei noli. Ed osservando che non si sono avuti mutamenti notevoli nel mercato dei noli per il trasporto degli emigranti, espresse l'opinione che fossero da mantenere in generale i noli in vigore per il secondo quadrimestre, senza pregiudizio tuttavia delle variazioni che fossero consigliate da considerazioni speciali circa le qualità dei trasporti, od il modo con cui viene esercitato il servizio dai singoli vettori.

(1) Proposero noli superiori a quelli chiesti per il 2° quadrimestre i seguenti vettori:

La Patria, che chiese un ulteriore aumento di lire 5 per il piroscafo *Neustria*.

Giuseppe Fornari, che, per i piroscafi *Napolitan* e *Sicilian Prince*, propose un aumento di lire 5.

L'Anglo Italiana, che chiese, per la linea degli Stati Uniti, un aumento di lire 5 per i piroscafi *Victoria*, *California*, *Hesperia* e *Bolivia*, e un aumento di lire 10 per l'*Algeria*.

La Società Anonima Genovese, per gli Stati Uniti e per il Plata, e il vettore *Zino* per il Plata, i quali proposero un aumento di lire 5 sui noli del quadrimestre precedente.

La Ligure Brasiliana, che chiese un aumento di lire 20 per i piroscafi *Re Umberto* e *Rio Amazonas* e che propose lo stesso nolo del quadrimestre precedente per il piroscafo *Colombo* destinato alla linea dell'Amazzonia.

Quanto alle Camere di commercio, quella di Genova (la quale rispecchia più da vicino gli interessi dei vettori) insistette nell'avviso già manifestato altra volta, che i noli venissero aumentati del 5 per cento per gli Stati Uniti e del 10 per cento, per le linee del Brasile e del Plata.

La Camera di commercio di Genova addusse per sostenere tale aumento le seguenti ragioni:

La crisi che colpisce la nostra marina mercantile e l'industria dei trasporti marittimi in genere; gli aggravi di spese, in ispecie, per gli aumenti nel prezzo dei carboni e delle vettovaglie; la diminuzione del numero degli emigranti per gli Stati del Plata e per il Brasile, ove è stata proibita l'emigrazione gratuita.

Siffatte ragioni erano già state vagliate nella determinazione dei noli per il quadrimestre precedente, e se ne era tenuto conto nell'aumento portato specialmente nei noli per il Plata e per il Brasile.

La Camera di commercio di Napoli espresse parere diverso da quella di Genova e opinò che si conservassero, per il terzo quadrimestre, i noli del precedente quadrimestre, non essendovi, a suo avviso, ragioni per una modificazione in più o in meno.

Anche la Camera di commercio di Palermo fu di parere che dovessero mantenersi i prezzi del secondo quadrimestre, per lo stesso motivo, cioè perchè non eransi mutate le condizioni del mercato marittimo. A conclusioni conformi venne la Camera di commercio di Messina.

Non fu interpellata la Camera di commercio di Venezia perchè, nel quadrimestre precedente, richiesta del suo parere sulle proposte dei noli fatte dai vettori, dichiarò di non essere in grado di pronunciarsi su questo argomento, non partendo da quel porto piroscafi che trasportino passeggeri a paesi transatlantici.

Quanto agli ispettori di emigrazione (i quali, per il loro ufficio, hanno pratica conoscenza dei servizi di trasporto degli emigranti), si ebbero i seguenti pareri.

L'ispettore di Genova ritiene non siano da aumentarsi i noli per nessuna linea e per nessun piroscalo e che anzi debbano alquanto ridursi quelli per il Plata. E ciò per due ragioni: la prima, che, nel

terzo quadrimestre, il traffico si svolge su questa linea in condizioni favorevoli; l'altra che i noli troppo alti potrebbero indurre gli emigranti a recarsi a prendere imbarco in porti esteri.

L'ispettore di Napoli opinò parimenti che i noli fossero in generale abbastanza elevati, e che anzi potrebbero ridursi per alcuni piroscafi, sia per le loro qualità nautiche, che per il trattamento fatto su di essi ai passeggeri di terza classe.

Infine l'ispettore di Palermo espresse parere che i noli per il secondo quadrimestre fossero largamente remunerativi e che potrebbero essere ridotti, per la linea di Nuova York e per quella di Nuova Orleans, mantenendo invariati quelli delle altre linee.

In conclusione, così la Direzione generale della marina mercantile, come le Camere di commercio (quella di Genova eccettuata), come pure gli ispettori di emigrazione concordarono nel consigliare il mantenimento dei noli del secondo quadrimestre, salvo particolari variazioni per qualche piroscavo.

Furono inoltre domandate, come prescrive la legge, informazioni ai regi Consoli ed alle Camere di commercio italiane all'estero, circa i noli praticati nei porti stranieri, così d'Europa come d'America, per il trasporto dei passeggeri di terza classe sulle linee transatlantiche.

Dalle notizie pervenute risulta che, in generale, i noli per questi trasporti si sono mantenuti invariati, tanto nei porti europei, quanto in quelli del nuovo continente (1).

Rispetto ai noli per le *linee dall'Europa all'America del Nord* non si è avuta alcuna variazione nei porti di Liverpool, di Anversa, di Saint Nazaire, di Cherbourg e di Lisbona, e nel porto di Marsiglia per i piroscafi dell'Hamburg Amerika Linie (2).

Vi sono stati lievi aumenti nei porti di Amburgo e di Brema per i piroscafi celeri e commerciali dell'Hamburg Amerika Linie, e per i soli

(1) Vedasi l'Allegato B a pag. 53 e seg.

(2) L'Hamburg Amerika Line ha mantenuto invariati i noli per Nuova Orleans, Nuova York e Boston; ma ha alquanto ribassato quelli per Quebec e Montreal.

piroscafi commerciali del Norddeutscher Lloyd; nel porto di Boulogne s/mer per i piroscafi della Holland Amerika Linie; e nel porto dell'Havre per i piroscafi della Compagnie Générale Transatlantique.

Si sono avute, per contro, riduzioni di noli nel porto di Cadice per i piroscafi della Transatlantica di Barcellona e della Compagnia Pinillo Izquierdo e C.; e nel porto di Boulogne s/mer per i piroscafi dell'Hamburg Amerika Linie.

Per le *linee dall'Europa all'America centrale* i noli, per i passeggeri di terza classe, si sono mantenuti invariati, nei porti di Amburgo, Brema, Anversa, Saint Nazaire; sono diminuiti nel porto di Cadice; hanno subito un lieve aumento, per i piroscafi della Compagnie Générale Transatlantique, nel porto di Marsiglia.

Per le *linee dai porti europei a quelli dell'America meridionale*, i noli sono rimasti fermi nei porti di Amburgo, Brema, Anversa, Boulogne s/mer, Havre, Cherbourg, Lisbona, come pure in quello di Marsiglia per i piroscafi dei Transports Maritimes. Sono invece diminuiti nei porti di Cadice e di La Pallice Rochelle e nel porto di Marsiglia, per i vapori dell'Hamburg Amerika Linie.

Rispetto ai viaggi dai porti dell'America all'Europa, nè i prezzi dei biglietti di passaggio, nè quelli dei biglietti prepagati (*prepaids*), hanno presentato variazioni sensibili.

Nell'*America settentrionale* si sono mantenuti fermi i prezzi dei biglietti, di passaggio e dei *prepaids* in Nuova Orleans, Filadelfia, Boston e Montreal (eccetto che per le destinazioni di Liverpool e dell'Havre, per cui si ebbe un piccolo aumento, e per Amburgo, per cui vi fu una diminuzione). In New York si mantennero invariati i prezzi di passaggio, ma subirono un lieve aumento i *prepaids*.

Nell'*America meridionale e centrale* sono rimasti pressochè identici, nei porti da noi considerati, tanto i prezzi dei biglietti di passaggio, come quelli dei *prepaids*.

In complesso adunque le condizioni del mercato mondiale dei noli per il trasporto dei passeggeri di terza classe non sono mutate, durante gli ultimi mesi, nè accennano a prossimi mutamenti.

Tenuto conto dei pareri e delle informazioni sopra accennate, il Commissariato procedette all'esame delle proposte fatte dai vettori e dei motivi da essi addotti.

A giustificazione degli aumenti proposti i vettori si richiamarono, quasi sempre, alle ragioni portate per i quadrimestri antecedenti, alcune delle quali sono di indole pregiudiziale e riguardano l'interpretazione e l'applicazione dell'articolo 14 della legge; altre si riferiscono alle condizioni generali del traffico marittimo e in particolare alle condizioni della marina mercantile italiana; altre alle condizioni particolari delle varie linee per l'America del Nord o per l'America meridionale; altre infine riguardano la graduazione dei noli fra i singoli piroscafi.

Non è il caso di ritornare sulle prime, ossia su quelle concernenti l'interpretazione dell'articolo 14, poichè già furono altra volta discusse e fu dichiarato che, di fronte al preciso disposto di questo articolo, non può mettersi in dubbio che la determinazione dei noli debba farsi ogni quadrimestre, indipendentemente dai provvedimenti che il Governo possa prendere, in caso di coalizione, a norma dell'articolo 15 della legge.

Anche intorno alle condizioni di crisi, in cui si troverebbe attualmente l'industria marittima ed in particolare la marina italiana, si ebbe già occasione di far rilevare, nelle precedenti relazioni, che le condizioni di esercizio delle linee destinate al trasporto degli emigranti (le quali linee interessa qui soltanto di esaminare) si sono negli ultimi anni migliorate. Il che risulta da parecchi dati di fatto, sui quali ci pare utile ritornare, dando qualche maggiore particolare.

Le correnti migratorie che muovono dai porti italiani sono, nel loro complesso, aumentate, senza che sia avvenuto un aumento proporzionale nel numero dei piroscafi e nel loro tonnellaggio.

Ciò risulta dal quadro seguente, in cui è indicato il numero dei passeggeri di terza classe partiti e sbarcati nei porti del Regno dal 1898 in poi, in confronto con il numero e il tonnellaggio dei piroscafi in arrivo o in partenza.

**Movimento dei passeggeri di terza classe in arrivo e in partenza nei porti del Regno
per viaggi transatlantici (1).**

Bollett. emigr. N. 13 — 2

	PASSEGGERI DI 3 ^a CLASSE partiti dai porti del Regno					PASSEGGERI DI 3 ^a CLASSE sbarcati nei porti del Regno				
	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio netto complessivo dei piroscafi	Tonnellaggio medio dei piroscafi	Numero dei passeggeri di 3 ^a classe trasportati	Numero medio dei passeggeri di 3 ^a classe trasportati da ogni piroscafo	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio complessivo dei piroscafi	Tonnellaggio medio dei piroscafi	Numero dei passeggeri di 3 ^a classe trasportati	Numero medio dei passeggeri di 3 ^a classe trasportati da ogni piroscafo
1898.	355	721,824	2,033	147,684	416	250	586,168	2,345	71,687	287
1899.	341	665,826	1,953	149,476	438	256	597,153	2,332	69,441	271
1900.	395	796,873	2,017	170,382	431	433	1,103,598	2,549	80,570	186
1901.	444	978,025	2,203	240,195	541	458	1,329,621	2,903	77,567	169
1902.	407	1,015,993	2,496	240,277	590	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)
1903 (1° semest.)	230	636,482	2,767	156,908	682	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)

(1) I dati sono ricavati, fino all'agosto 1901, dalle *Relazioni sulle condizioni della marina mercantile italiana* del 1898, 1899, 1900 e 1901; per il periodo posteriore da notizie raccolte direttamente dal Commissariato.

(2) Per il 1902 e 1903 mancano ancora i dati relativi al movimento dei passeggeri di terza classe, in arrivo nei porti del regno.

Nelle linee fra l'Italia e i paesi transatlantici il numero degli emigranti, trasportati in media per ogni viaggio, crebbe da 416, nel 1898, a 541, nel 1901, giunse a 590, nel 1902, e salì fino a 682, nel primo semestre 1903; mentre il tonnellaggio medio dei piroscafi addetti al trasporto degli emigranti crebbe da 2033, nel 1898, a 2496, nel 1902, e a 2767 nel 1° semestre del 1903.

Il che significa che, in confronto al 1898, si è avuto un aumento nel numero medio degli emigranti trasportati da ogni piroscafo del 30 %, nel 1901, del 42 %, nel 1902 e del 64 % nel 1° semestre 1903; mentre l'aumento nel tonnellaggio medio dei piroscafi impiegati fu dell'8 %, nel 1901, del 22 %, nel 1902 e del 36 % nel 1° semestre 1903.

E si noti che queste cifre comprendono anche piroscafi diretti a paesi poco frequentati dalla nostra emigrazione. Ove si escludessero tali piroscafi, aumenterebbe ancora di più il numero medio dei passeggeri di terza classe trasportati per ogni viaggio.

In quanto alle spese di esercizio si è avuto bensì un qualche aumento nelle mercedi del personale di bordo, ma tale aumento è largamente compensato dalla diminuzione del prezzo dei carboni.

In Italia i carboni ebbero, nel quinquennio 1897-1901, i seguenti corsi medi per tonnellata (1):

1897	L. 23	1900	L. 42
1898	„ 31	1901	„ 31
1899	„ 31		

Nel 1902, sebbene non sia ancora pubblicata la statistica doganale da cui ricaviamo la notizia dei prezzi, si può affermare che i carboni subirono in Italia un ulteriore ribasso.

Sul mercato inglese hanno avuto i corsi qui appresso indicati (2):

(1) Queste cifre sono desunte dagli *Atti della Commissione centrale dei valori per le dogane*.

(2) I dati sono tratti dal periodico inglese *« The Economist »* (fascicoli 28 giugno e 27 dicembre 1902, e 27 giugno 1903). I prezzi indicati nel prospetto sono quelli del mercato di Londra.

M E S I	1902	1903	M E S I	1902	1903
Gennaio	19	17,6	Luglio	17.6	"
Febbraio	18.3	16,9	Agosto	17.6	"
Marzo	17.6	16,9	Settembre	17.6	"
Aprile	17.6	15,6	Ottobre	19.6	"
Maggio	17.6	15,6	Novembre	18.6	"
Giugno	17.6	15,6	Dicembre	18.6	"

Tale ribasso sul grande mercato regolatore pei carboni si è ripercosso nei porti italiani, nei quali i prezzi ribassarono ancora più notevolmente, essendosi, nello stesso tempo, raggiunta la parità dei cambi ed essendosi avuta una sensibile diminuzione nel corso dei noli dall'Inghilterra al Mediterraneo. Infatti il nolo medio, per il trasporto dei carboni dalla Tyne a Genova, che fu di scellini 9.3 nel 1898, di 10 nel 1899, di 11 e mezzo nel 1900, di 6.6 nel 1901; nel 1902 oscillò tra un massimo di 6.6 ed un minimo di 4.3 (ed il ribasso continua a mantenersi nel 1903) (1).

È da tenere presente altresì che i progressi tecnici dell'industria navale hanno determinato negli ultimi anni una riduzione nel costo dei trasporti per tonnellata-miglio per i tipi moderni di navi, eccettuate quelle di grande velocità, le quali però sono principalmente destinate al trasporto dei passeggeri di classe.

Per ciò che riguarda il trasporto degli emigranti, non si può negare che si sia avuto ad un tempo un miglioramento nella produttività delle linee ed una diminuzione nelle spese di esercizio. Nè gli aggravii portati dalla nuova legge, che sono stati da alcuni vettori calcolati in modo esagerato (2), sono tali da elidere i vantaggi, che

(1) Queste cifre sono tratte, per gli anni 1898-1901, dalla *Relazione sulle condizioni della marina mercantile*, del 1901. Per il 1902 e il 1903 da una comunicazione privata fatta cortesemente dalla Direzione generale della marina mercantile.

(2) Veggasi in proposito la relazione sui prezzi dei noli nel 1° quadrimestre dell'anno 1903, (Bollettino dell'emigrazione, n. 3 del 1903).

vengono all'industria marittima dalle condizioni del traffico, per quanto concerne il trasporto degli emigranti.

I vettori italiani si dolgono altresì della concorrenza della bandiera estera, la quale si troverebbe in condizioni più vantaggiose della bandiera nazionale, perchè si serve in parte di piroscafi del tutto o quasi interamente ammortizzati e perchè fortemente protetta.

Ma neppure queste lagnanze possono ritenersi interamente giustificate.

Le navi di bandiera inglese e tedesca, che fanno più attiva concorrenza alla bandiera italiana nel trasporto degli emigranti, non godono premi di navigazione. In Inghilterra e in Germania qualche nave, di moderna costruzione e molto celere, è sussidiata per il servizio ausiliario alla marina da guerra. Ma tali sussidi non possono avere influenza rispetto ai piroscafi che trasportano emigranti italiani.

La marina francese gode premi di navigazione piuttosto larghi. Ma su diciassette vettori (quanti sono attualmente in Italia) tre soli dispongono di navi di bandiera francese, e dei piroscafi di questi tre vettori pochissimi, fra quelli che fanno testa di linea nel Regno, sono in condizioni di godere dei premi di navigazione.

Infine è da tener presente che le condizioni particolari, in cui può trovarsi qualcuno fra i piroscafi che trasportano emigranti, non possono giustificare un aumento di nolo per tutte le navi. Nè tale aumento sarebbe conforme alle disposizioni della legge, per cui il nolo deve essere graduato alle qualità del trasporto, indipendentemente dalle condizioni particolari di esercizio delle singole navi.

È poi da tener presente che, nel movimento della navigazione nei porti del Regno, la bandiera italiana è venuta acquistando un'importanza crescente rispetto alla bandiera straniera, laddove in altri Stati la percentuale del tonnellaggio delle navi nazionali è aumentata, meno che da noi, od è anche diminuita, come si rileva dal quadro seguente, in cui è indicata, per alcuni stati, la proporzione del tonnello dei piroscafi di bandiera nazionale per cento tonnellate di capacità nel movimento complessivo della navigazione a vapore (entrati ed usciti) negli anni ivi indicati, dal 1875 al 1900.

Proporzione del tonnelloaggio dei piroscafi nazionali, per 100 tonnellate di capacità, nel movimento complessivo della navigazione a vapore (1).

A N N I	ITALIA	GRAN BRETAGNA	NORVEGIA	SVEZIA	GERMANIA	FRANCIA	STATI UNITI
1875	17.6	83.3	40.9	38.5	31.3	32.5	26.9
1880	23.3	83.2	40.4	29.8	34.4	35.6	15.5
1885	15.4	80.4	43.5	35.8	40.9	38.2	17.7
1890	18.2	79.5	51.3	30.3	42.4	33.0	18.5
1895	19.1	78.1	56.5	23.3	43.0	30.9	18.3
1900	(2) 47.5	66.8	60.1	"	"	"	15.0

La percentuale della bandiera italiana nel movimento totale della navigazione del Regno apparirebbe cresciuta anche di più, se si considerasse il tonnelloaggio complessivo, tanto delle navi a vapore come di quelle a vela, in quanto queste ultime, che sono in maggioranza addette alla navigazione di cabotaggio, sono in grande prevalenza di bandiera nazionale.

Oltre a crescere la percentuale del tonnelloaggio delle navi italiane, è cresciuta pure la quantità proporzionale di merci trasportate dalla bandiera italiana, in confronto alla bandiera estera. Le navi di bandiera italiana, che nel 1894 avevano trasportato il 46.9 per cento del totale delle merci imbarcate e sbarcate in Italia, ne trasportarono nel 1901 il 53.3 per cento.

Ma particolarmente notevole è stato l'incremento della marina nazionale nel trasporto degli emigranti. Nel quadro seguente è indicato il numero percentuale degli emigranti trasportati dalle navi di bandiera estera, in confronto con quelle di bandiera nazionale.

(1) Il prospetto riguarda le navi a vapore in arrivo e in partenza, tanto cariche che in zavorra, negli anni 1875, 1880, 1885, 1890, 1895, 1900. I dati sono tratti dalla *Relazione del Direttore generale della Marina mercantile al 31 dicembre 1901*. Roma, 1902, pag. 302.

(2) Questa cifra si riferisce all'anno 1899.

Movimento dei passeggeri di 3^a classe partiti dai porti del Regno in viaggi transatlantici (1).

12

ANNI	BANDIERA ITALIANA					BANDIERA ESTERA				
	Numero dei piroscafi	Ton- nellaggio netto complessivo	Ton- nellaggio medio di ciascun piroscafo	Numero dei passeggeri di 3 ^a classe trasportati	Numero medio dei passeggeri di 3 ^a classe trasportati da ogni piroscafo	Numero dei piroscafi	Ton- nellaggio netto complessivo	Ton- nellaggio medio di ciascun piroscafo	Numero dei passeggeri di 3 ^a classe trasportati	Numero medio dei passeggeri di 3 ^a classe trasportati da ogni piroscafi
1898	128	271,680	2,122	57,257	447	227	450,154	1,983	90,427	398
1899	118	256,468	2,174	57,187	485	223	409,358	1,836	92,289	414
1900	138	288,670	2,092	66,979	485	257	508,203	1,977	103,403	402
1901	175	397,073	2,269	119,917	685	269	580,952	2,160	120,278	447
1902	175	427,831	2,444	99,832	570	232	588,162	2,535	140,445	605
1903 (1 ^o sem.)	98	242,226	2,472	61,423	627	132	394,256	2,986	95,485	723

(1) I dati sono ricavati fino al settembre 1901 dalle *Relazioni sulle condizioni della marina mercantile* del 1898, 1899, 1900 e 1901; per il periodo posteriore da notizie raccolte dal Commissariato.

Dal confronto dei dati esposti nel precedente prospetto si desume che la marina italiana ha guadagnato nella cifra complessiva degli emigranti trasportati e che è aumentato il numero degli emigranti trasportati, in media, per ogni viaggio; il quale numero, da 447, nel 1898, dopo essere salito a 685, nel 1901, è disceso a 570, nel 1902, ma è risalito a 627, nel primo semestre del 1903.

Vero è bene che il numero dei passeggeri trasportati su navi di bandiera straniera per ogni viaggio è cresciuto in misura ancora maggiore, da 398, nel 1898, a 447, nel 1901, a 605, nel 1902, fino a 723 nel 1903 (1° semestre). Ma è da notare che, corrispondentemente, il tonnello medio di ogni nave estera, si è elevato da 1983, nel 1898, a 2160, nel 1901, a 2535, nel 1902, fino a 2986, nel 1903; mentre invece il tonnello medio delle navi di bandiera italiana è cresciuto, ma in misura notevolmente inferiore, e cioè da 2122, nel 1898, a 2269, nel 1901, a 2444, nel 1902 e a 2472, nel 1903 (1° semestre).

Così che, se s'istituisce il rapporto fra il tonnello medio dei piroscafi e il numero dei passeggeri trasportati in media per ogni viaggio, si hanno i seguenti risultati: Le navi di bandiera italiana, hanno trasportato un passeggero di terza, per 4.74 tonnellate, nel 1898, per 3.31 nel 1901 (1), per 4.28 nel 1902 e per 3.94 nel primo semestre del 1903; mentre le navi di bandiera straniera hanno trasportato un emigrante per tonnellate 4.98 nel 1898; per 4.83, nel 1901; per 4.20, nel 1902 e per 4.13 nel 1903 (1° semestre).

Altre considerazioni fanno pure i vettori intorno alle condizioni particolari delle varie linee verso le Americhe; così che giova soffermarci nell'esame delle condizioni delle diverse linee di navigazione per l'America settentrionale, per il Plata e per il Brasile, sia per chiarire gli elementi di cui è necessario tener conto nella determinazione dei noli per le varie linee, sia per apprezzare le proposte dei vettori.

Sulla linea degli Stati Uniti si nota un notevole aumento nel numero

(1) Tale media, assai bassa, è dovuta al forte numero di emigranti trasportati nel Brasile, da navi di bandiera italiana, con il passaggio pagato da quel Governo.

degli emigranti, mentre il numero dei passeggeri di terza classe ritornati in Italia si è mantenuto pressochè costante. È cresciuto il numero delle navi impiegate e il loro tonnellaggio complessivo; ma l'aumento è stato proporzionalmente inferiore all'aumento dei passeggeri.

Di ciò dà chiara dimostrazione il prospetto seguente, in cui è indicato il movimento dei passeggeri di terza classe in partenza e in arrivo, nei porti italiani, da e per gli Stati Uniti.

Movimento dei passeggeri di 3^a classe fra l'Italia e gli Stati Uniti (1).

	PASSEGGERI DI 3 ^a CLASSE partiti dai porti del Regno			PASSEGGERI DI 3 ^a CLASSE arrivati nei porti del Regno		
	Imbarcati su navi di bandiera nazionale	Imbarcati su navi di bandiera straniera	Totale	Sbarcati da navi di bandiera nazionale	Sbarcati da navi di bandiera straniera	Totale
1898	(2)	67,649	67,649	(2)	24,735	24,735
1899	10,682	65,238	75,920	2,350	28,939	31,289
1900	18,146	79,781	97,927	5,117	26,849	31,966
1901	44,117	85,600	129,717	6,376	18,302	24,678
1902	57,764	125,624	183,388	(3)	(3)	(3)
1903 (1° semestre) .	50,494	90,334	140,828	(3)	(3)	(3)

È specialmente dalla seconda metà del 1901 che si è accentuato l'incremento nelle correnti migratorie per gli Stati Uniti; incremento che continua, in misura anche maggiore, nei primi sei mesi del 1903, come dimostrano le seguenti cifre.

(1) I dati fino al 31 agosto 1901 sono ricavati dalle Relazioni del Direttore generale della marina mercantile, degli anni 1898, 1899, 1900 e 1901. Quelli per l'ultimo quadrimestre del 1901, per il 1902 e per il 1903 sono tratti dai registri del Commissariato.

(2) Nel 1898 le navi di bandiera italiana non partecipavano ancora al trasporto dei passeggeri di terza sulla linea Italia-Stati Uniti.

(3) Per il 1902 e 1903 mancano i dati relativi al numero di emigranti sbarcati nei porti del Regno.

Movimento degli emigranti dall'Italia verso gli Stati Uniti (1).

	1901	ANNO 1902			ANNO 1903	
	3° quadri- mestre	1° quadri- mestre	2° quadri- mestre	3° quadri- mestre	1° quadri- mestre	maggio e giugno
Numero dei piroscafi	54	86	75	64	101	43
Tonnellaggio complessivo delle navi	145,720	235,231	202,912	178,928	310,496	127,674
Tonnellaggio netto medio per viaggio	2,699	2,735	2,705	2,796	3,074	2,969
Numero complessivo dei passeggeri di 3ª classe tra- sportati	33,270	73,423	60,523	49,442	100,654	40,174
Media dei passeggeri di 3ª classe imbarcati per ogni viaggio	616	854	807	773	997	934

È da notare che, specialmente sulla linea degli Stati Uniti, la bandiera italiana si è venuta avvantaggiando sulla bandiera straniera. Mentre prima del 1899 pochi piroscafi italiani trasportavano qualche migliaio di emigranti nei viaggi per gli Stati Uniti, negli ultimi anni un numero sempre maggiore di emigranti per l'America settentrionale ha preso imbarco dai porti del Regno su navi italiane. E se la maggior parte dei trasporti è ancora eseguita da navi di bandiera straniera, e se anche per queste s'accresce via via il numero degli emigranti trasportati, l'incremento è proporzionalmente maggiore per le navi italiane.

I vettori però lamentano che sulla linea degli Stati Uniti siano molto scarsi i noli per il trasporto delle merci ed i noli di ritorno. Ora, per quanto riguarda il trasporto delle merci sulla linea degli Stati Uniti, è da notare che, negli ultimi tempi, il commercio tra l'Italia e gli Stati Uniti ha preso un maggiore sviluppo.

Secondo alcune statistiche americane (2) a tutto marzo 1903, nei

(1) I dati sono ricavati dai registri del Commissariato.

(2) *Bollettino mensile della Camera di commercio italiana di New York* (New York, maggio 1903).

nove mesi dell'esercizio finanziario 1902-1903, si ebbe una importazione dall'Italia per lire 140,374,833 e una esportazione dagli Stati Uniti di lire 143,573,811. Nel corrispondente periodo dell'esercizio finanziario 1901-1902 si era avuta negli Stati Uniti una esportazione per l'Italia di lire 125,902,261 e una importazione dall'Italia di lire 114,379,573. Queste cifre indicano *il valore* delle merci importate ed esportate fra i due paesi; così che, per valutare, con maggiore approssimazione, l'aumento avvenuto nel volume degli scambi fra i due paesi, va tenuto conto della diminuzione di prezzo subita da alcuni fra gli articoli di esportazione italiana per gli Stati Uniti.

E deve altresì tenersi conto del fatto che la maggior parte delle merci, importate ed esportate negli Stati Uniti da o per l'Italia, affluisce ai porti di Nuova York, Boston e Nuova Orleans, che sono toccati dai piroscafi che trasportano emigranti (1).

Infine è da ricordare che le navi dirette a Nuova York trovano ivi da rifornirsi di carbone a prezzi convenienti. Cosicché, in definitiva, le condizioni di esercizio della linea dell'America settentrionale non possono dirsi sfavorevoli per i vettori che trasportano emigranti dai porti italiani.

In quanto alla linea del Plata, i vettori continuano a dolersi della diminuzione degli emigranti diretti a quelle regioni; il che, a quanto essi affermano, rende poco remunerativi i noli attuali.

Effettivamente, il numero dei passeggeri di terza classe, imbarcati

(1) Nell'anno finanziario 1901-1902, su un totale di lire 157,356,894 di merci italiane importate negli Stati Uniti, ne erano state sbarcate nel porto di Nuova York per un valore complessivo di lire 132,337,067, in quello di Boston per lire 2,022,729.45, in quello di Nuova Orleans per lire 1,725,445; cioè in questi tre porti erano state sbarcate merci per un valore complessivo di lire 136,085,242, ciò che fa poco meno dei nove decimi dell'esportazione italiana per gli Stati Uniti. Nello stesso esercizio finanziario le merci esportate dagli Stati Uniti per l'Italia ammontarono a lire 161,648,895, delle quali furono imbarcate nel porto di Nuova York per un valore di lire 71,036,438, in quello di New Orleans per lire 51,230,263 e in quello di Boston per lire 1,352,740, con un totale di merci imbarcate in questi tre porti di lire 123,619,442, cioè più dei tre quarti delle esportazioni dagli Stati Uniti per l'Italia (*Commerce and Navigation of the United States for the year ending June 30, 1902. Washington, 1903*).

nei porti italiani e diretti al Plata, è scemato per la crisi che da parecchi anni si lamenta nella Repubblica Argentina. Ciò è attestato dal quadro seguente, in cui è esposto il numero dei passeggeri di terza classe partiti per il Plata e di quelli rimpatriati dal 1898 in poi, distinti secondo che hanno preso imbarco su navi di bandiera nazionale o di bandiera straniera (1):

Movimento dei passeggeri di 3^a classe fra l'Italia o il Plata.

	PASSEGGERI DI 3 ^a CLASSE partiti dai porti italiani			PASSEGGERI DI 3 ^a CLASSE arrivati nei porti italiani		
	su navi di bandiera nazionale	su navi di bandiera straniera	Totale	su navi di bandiera nazionale	su navi di bandiera straniera	Totale
1898	22,081	10,220	32,301	25,305	2,805	28,110
1899	27,884	19,298	47,182	26,915	610	27,525
1900	29,580	19,146	48,726	27,110	2,309	29,419
1901	36,821	21,405	58,226	25,359	3,845	29,204
1902	22,955	9,145	32,100	(2)	(2)	(2)
1903 (1° semestre).	6,699	3,425	10,124	(2)	(2)	(2)

Il numero degli emigranti verso il Plata ha continuato, durante il corrente anno, a rimanere scarso; tuttavia il numero dei passeggeri di 3^a classe partiti dall'Italia per il Plata nei primi sei mesi del 1903 non è inferiore a quello dei corrispondenti mesi del 1902, come è dimostrato dal quadro seguente, in cui è rappresentato il movimento dei passeggeri di terza, partiti dai porti italiani per il Plata, dall'attuazione della legge a tutto giugno 1903 (3).

(1) I dati sono ricavati dalle stesse fonti indicate a pag. 24 (nota 1) della presente relazione.

(2) Per il 1902 e per il primo semestre del 1903 mancano le statistiche dei rimpatrianti.

(3) I dati sono ricavati dai registri del Commissariato. È da tenere presente che alcuni piroscafi diretti al Plata toccano i porti del Brasile ed accettano emigranti per tale destinazione. Il numero di tali piroscafi è indicato accanto al numero complessivo per quadrimestre; sono le cifre messe fra parentesi.

Movimento degli emigranti dall'Italia verso il Plata.

	1901	ANNO 1902			ANNO 1903	
	3° quadri- mestre	1° quadri- mestre	2° quadri- mestre	3° quadri- mestre	1° quadri- mestre	maggio e giugno
Numero dei piroscafi. . . .	48 (4)	38 (12)	30 (5)	35 (1)	31 (5)	17 (2)
Tonnellaggio complessivo. .	109,069	88,972	71,717	88,601	75,341	41,510
Tonnellaggio medio dei piro- scafi	2,272	2,341	2,390	2,531	2,430	2,442
Numero complessivo degli emigranti trasportati. . .	28,883	9,232	5,717	17,151	7,065	3,059
Media degli emigranti imbar- cati per ogni piroscafo . .	602	243	191	490	228	180

Ad ogni modo, se vi fu una diminuzione degli emigranti in partenza dai porti italiani per il Plata, e se (nonostante la riduzione nel numero dei viaggi e il fatto che alcuni piroscafi furono tolti da questa linea per essere adibiti a linee più produttive) è da ammettersi una diminuzione nel numero dei passeggeri di terza, trasportati in media da ogni piroscafo sulla linea del Plata, sono tuttavia da fare, nel riguardo dei noli, alcune osservazioni.

Anzitutto, fu già consentito un aumento di noli nei quadrimestri precedenti, nei quali i prezzi di passaggio in terza classe furono portati a lire 200 per i piroscafi celeri, e a lire 175 e 185 per quelli meno veloci.

In secondo luogo, fra l'Italia e le Repubbliche platensi si è continuato ad avere un rilevante movimento di scambi di merci. L'importanza del trasporto delle merci anzi può dirsi cresciuta, per i vettori, essendo diminuito il numero dei piroscafi impiegati su questa linea, e il loro tonnellaggio.

In terzo luogo, il numero dei rimpatrianti e dei passeggeri di classe si è conservato elevato, ed anzi, data la diminuzione del numero dei viaggi, è aumentato il numero medio di essi per ogni viaggio.

Infine è da avvertire, nel confronto dei noli fra questa linea e quella degli Stati Uniti, che la distanza dall'Italia ai porti dell'America meridionale è bensì maggiore di quella fra l'Italia e gli Stati Uniti, ma che le condizioni di navigazione sono notoriamente più facili e che i vettori non sottostanno nei porti del Plata alle gravezze da cui sono colpiti nei porti dell'America del Nord.

In quanto alla linea del Brasile, si è avuta del pari una forte diminuzione nel numero degli emigranti. Indichiamo, anche per questa linea, il numero dei passeggeri di terza classe che sono partiti dall'Italia e che vi hanno fatto ritorno dal 1898 al 1903, distinti secondo la bandiera delle navi su cui hanno preso imbarco (1).

Il numero dei nostri emigranti per il Brasile diminuì fortemente

Movimento dei passeggeri di 3^a classe fra l'Italia e il Brasile.

	PASSEGGERI DI 3 ^a CLASSE partiti dai porti italiani			PASSEGGERI DI 3 ^a CLASSE arrivati in porti italiani		
	Imbarcati su navi di bandiera italiana	Imbarcati su navi di bandiera straniera	Totale	Sbarcati da navi di bandiera italiana	Sbarcati da navi di bandiera straniera	Totale
1898	32,549	11,343	43,892	16,944	(a)	16,944
1899	16,337	6,735	23,072	8,211	(a)	8,211
1900	17,216	3,270	20,486	15,091	2,642	17,733
1901	38,160	12,277	50,437	21,224	(a)	21,224
1902	19,114	4,837	23,951	(b)	(b)	(b)
1903	4,230	1,232	5,462	(b)	(b)	(b)

(a) Nel prospetto è indicato il numero dei passeggeri di terza classe, sbarcati nei porti del Regno, provenienti *direttamente* dal Brasile. Perciò non figurano in queste statistiche gli emigranti imbarcati su navi francesi (le sole navi di bandiera straniera che facciano linea regolare dall'Italia al Brasile) sbarcati a Marsiglia, e fatti proseguire da quel porto per l'Italia.

(b) Per i rimpatri mancano tuttora i dati pel 1902 e 1903.

(1) Le fonti da cui sono tratti i dati sono sempre quelle indicate a pag. 24 (nota 1) della presente relazione.

dopo il 1° quadrimestre del 1902, in seguito alla proibizione dell'emigrazione a viaggio gratuito, fatta dal governo italiano nel marzo 1902, per la crisi economica dello Stato di San Paolo, cui si dirigeva la maggior parte degli emigranti e per le tristi condizioni degli italiani residenti nelle fazende di quello Stato, condizioni che un nuovo arrivo di altri lavoratori agricoli non avrebbe fatto che peggiorare. La diminuzione della nostra emigrazione per il Brasile è dimostrata dal quadro seguente, in cui è indicato il numero degli emigranti partiti dai porti del Regno per il Brasile, in rapporto con il numero e il tonnellaggio dei piroscafi (1).

Movimento degli emigranti dall'Italia verso il Brasile.

	1901	ANNO 1902			ANNO 1903	
	1° quadri- mestre	1° quadri- mestre	2° quadri- mestre	3° quadri- mestre	1° quadri- mestre	maggio e giugno
Numero dei piroscafi.	17	17	15	15	14	7
Tonnellaggio complessivo dei piroscafi.	31,638	31,498	26,352	30,277	26,875	13,735
Tonnellaggio medio dei piro- scafi	1,861	1,853	1,882	2,018	1,920	1,962
Numero degli emigranti . .	17,238	15,446	2,942	5,563	3,612	1,850
Numero medio degli emi- granti.	1,014	909	210	371	258	264

Ma, se anche per il Brasile scema, come per il Plata, il numero dei passeggeri di terza classe trasportati, valgono però, per questa linea, le considerazioni che seguono.

Negli anni di maggiore affluenza di emigranti, questi per la maggior parte avevano il biglietto pagato dal Governo di qualche Stato brasiliano, che corrispondeva ai vettori un prezzo oscillante intorno alle 100 o 125 lire. Ora i noli, pagati attualmente dagli emigranti,

(1) I dati sono ricavati dai registri del Commissariato.

sono notevolmente più elevati, e hanno anch'essi avuto un aumento in relazione alle speciali condizioni di questa linea.

Inoltre, pure per il Brasile, si ha un movimento abbastanza rilevante di scambi commerciali fra quello Stato e l'Italia, ed il numero dei rimpatrianti è considerevole, specialmente tenendo conto del diminuito numero di piroscafi e di viaggi; come pure i noli delle merci si mantengono alti, probabilmente per effetto di un accordo fra i vettori rimasti ad esercitare regolarmente questa linea.

Così che, in conclusione, le ragioni nuovamente addotte dai vettori circa le condizioni della marina mercantile e la concorrenza straniera, come anche circa le varie linee di navigazione, non sembrano tali da portare ad un generale aumento dei noli.

Altri riflessi si aggiungono a confortare questa conclusione.

Che i noli attuali dai porti italiani per il trasporto degli emigranti non fossero da elevare per il terzo quadrimestre 1903, attesa la relativa stabilità del mercato dei noli, risulta non solo dall'esame di alcuni dei principali coefficienti che influiscono sul prezzo dei trasporti e che non sono mutati nell'ultimo quadrimestre (per esempio: prezzo dei carboni, nolo delle merci, intensità degli scambi e delle correnti migratorie fra l'Europa e l'America, ecc.), ma riceve conferma da ciò che, negli ultimi mesi, punto o poco sensibili variazioni sono avvenute nei noli, così dai porti europei (oltre gli italiani) verso l'America, come dai porti americani verso l'Europa.

Che i noli siano remunerativi ed equi per i vettori è dimostrato da più circostanze. Non solo non sono inferiori ai noli praticati da altri porti d'Europa per le Americhe (esclusi soltanto alcuni porti dell'Europa settentrionale, ove i prezzi sono determinati dal *trust* formatosi fra alcune potenti compagnie di navigazione, che dispongono di piroscafi eccezionalmente veloci e di forte tonnellaggio), non solo superano i prezzi dei biglietti antipagati venduti in America per il trasporto dall'Italia a quel continente, ma sta il fatto che i vettori stessi hanno, durante il quadrimestre in corso, praticato spontaneamente dei noli inferiori ai massimi fissati.

La Società La Veloce ha praticato, sulla linea del Plata, noli inferiori perfino di lire 15 a quelli fissati, e per le linee di Nuova York e del Brasile, noli inferiori talvolta di lire 10. Anche la Compagnia Transatlantica di Barcellona ha fatto riduzioni di lire 10 e di lire 15 per la linea di Nuova York. Frequenti sono state le riduzioni di lire 5 da parte della Società des Transports maritimes per il Brasile e della Navigazione Generale Italiana per Nuova York (1).

Così pure, se si confrontano i noli attuali, con quelli praticati dai vettori prima del settembre 1901, quando non vigeva ancora la legge sull'emigrazione e la determinazione dei noli era libera, si ha una riconferma dell'equità dei noli presentemente fissati (2). Nè va dimenticato da ultimo che i vettori continuano a corrispondere elevate provvigioni ai rappresentanti, il che pure è indice della larghezza dei noli.

Pertanto il Commissariato, esaminate le ragioni dei vettori, credette di doversi attenere al parere della Direzione generale della Marina mercantile, delle Camere di commercio di Napoli, Palermo e Messina, e degli ispettori di emigrazione, e cioè che, in generale, non fossero da approvare, per il terzo quadrimestre, noli maggiori di quelli assegnati per il secondo.

Fissato questo criterio generale del mantenimento dei noli attuali, il Commissariato volle però riprendere in attento esame la graduazione dei noli fra i diversi piroscafi (3). A tal proposito ha tenuto presenti le osservazioni fatte dai vettori rispetto all'uno o all'altro piroscalo, allo scopo di togliere disparità, ove vi fossero, e di assegnare noli rispondenti alle diverse classi di piroscafi.

Dopo due anni da che è entrata in vigore la legge, coll'esperienza acquistata, con le relazioni per ogni viaggio dei medici della regia Marina, imbarcati in servizio di emigrazione, con la conoscenza della ve-

(1) Vedasi All. D a pag. 74 e seg.

(2) Vedasi All. C a pag. 70 e seg.

(3) Speciali raccomandazioni per la graduazione dei noli fra i vari piroscafi hanno fatto così il Consiglio dell'emigrazione (ordine del giorno del 26 novembre 1902), come il Consiglio superiore di Marina (pareri in data 9 agosto 1902; in data 13 dicembre 1902; in data 11 aprile 1903) e la Direzione generale della Marina mercantile (parere del 22 luglio 1903)

locità effettiva dei vari piroscafi accertata dalle Capitanerie di porto con l'esame delle contravvenzioni constatate e portate innanzi all'autorità giudiziaria, colle informazioni pervenute dai regi consoli nei porti a cui fanno capo le varie linee di navigazione, si hanno ora elementi che permettono, meglio che non si potesse da prima, apprezzare le qualità dei singoli piroscafi e valutare l'osservanza della legge da parte dei singoli vettori.

E così si è reso possibile di dare più sicura applicazione all'articolo 14, il quale dispone che i noli siano stabiliti " secondo la qualità dei trasporti, la classe e la velocità dei piroscafi „.

È appunto, considerando questo doppio ordine di circostanze indicate dalla legge, la *qualità dei trasporti* (che risulta da un complesso vario di elementi) e la *classe* e la *velocità dei piroscafi* (1), e considerando anche le altre osservazioni specifiche presentate da vari vettori, che il Commissariato per taluni piroscafi decise di potere approvare noli diversi da quelli del secondo quadrimestre.

Le variazioni di nolo che il Commissariato credette opportuno dovessero introdursi, consistettero in alcuni casi in aumenti, in altri in diminuzioni, di poco momento; le une e le altre entro i limiti di lire 5.

Gli aumenti che il Commissariato decise di poter consentire sono i seguenti:

Pel piroscavo Roma della Società Patria per la linea degli Stati Uniti elevare il nolo da lire 190 a lire 195, e ciò per equipararlo con quello del piroscavo Germania, dal quale non è dissimile per velocità, per trattamento fatto agli emigranti, per assetto, per tonnellaggio e per data di costruzione ugualmente recente.

(1) Circa la velocità (coefficiente importante, sebbene non il solo ed il più decisivo, trattandosi del trasporto degli emigranti) si sono questa volta raccolti dati, per tutti i piroscafi addetti al servizio di emigrazione, che, meglio di quelli presentati altre volte e che erano desunti dalle prove di velocità, valgono a dare una idea della velocità effettiva dei piroscafi, perchè rappresentano la velocità media raggiunta nei viaggi fatti dal 1° settembre 1901 a tutto giugno 1903. Si è tenuta divisa, nel fare questo computo, la linea dell'America settentrionale da quella dell'America meridionale, a cagione delle condizioni differenti di navigazione sulle due linee, ed affinchè il paragone fra i diversi piroscafi riuscisse più esatto (allegato E, pag. 85).

Parimenti elevare i noli dei piroscafi Perugia e Calabria dell'Anglo-Italiana, sempre sulla linea degli Stati Uniti, da lire 170 a lire 175, e ciò per non essere risultati inferiori per velocità e per qualità del trasporto ad altri piroscafi (per esempio Vancouver e Cambroman della Dominion Line, Regina Elena del vettore Saviotti) aventi un nolo di lire 175.

Aumentare pure di lire 5 i noli dei piroscafi New England e Commonwealth della Dominion Line, portandoli a lire 195. E ciò attesa la velocità e le altre condizioni nautiche di tali piroscafi, e soprattutto in seguito alle assicurazioni date dalla Compagnia circa il servizio di trasporto degli emigranti.

Infine, e sempre a scopo di equiparazione, fu aumentato di lire 5 il nolo per il Brasile dei piroscafi Re Umberto e Rio Amazonas.

Quanto alle diminuzioni che il Commissariato avrebbe portate nell'intento di meglio graduare i noli, esse sono le seguenti:

Ai piroscafi di seconda categoria della Navigazione Generale Italiana (Archimede, Manilla, Marco Minghetti, Etruria e Piemonte) e della Veloce (Città di Genova, Città di Milano e Las Palmas) sulla linea degli Stati Uniti e del Plata diminuire di lire 5 il nolo attuale (175 invece di 180 per gli Stati Uniti e 185 invece di 190 per il Plata), e ciò perchè questi piroscafi non differiscono per velocità, per classe e per qualità di trasporto, da altri ai quali era già stato assegnato un nolo di lire 175 per gli Stati Uniti e di lire 180 per il Plata.

Del pari ridurre i noli dei piroscafi della Transatlantica di Barcellona per gli Stati Uniti da lire 180 a lire 175, a causa degli scali che essi fanno, nei porti della Spagna, con disagio degli emigranti.

Per i piroscafi Balilla del vettore Saviotti, San Gottardo del vettore Giacomo Rossi e Governor della Società anonima genovese diminuire il nolo di lire 5 (sia per gli Stati Uniti che per il Plata) e ciò a cagione della velocità raggiunta da questi piroscafi e delle condizioni di assetto attestate dalle relazioni dei commissari viaggianti.

Comunicati ai vettori i noli massimi che il Commissariato sarebbe stato disposto ad approvare — ossia i noli del secondo quadrimestre salvo le eccezioni sopra menzionate — parecchi vettori e cioè Nord-

deutscher Lloyd, Navigazione Generale Italiana, Hamburg America Linie, Ligure Brasiliana, Fornari, Anglo Italiana (per il Calabria e Perugia), Saviotti (per il Regina Elena), Zino (per le linee del Brasile e del Plata) assentirono alle proposte del Commissariato.

Per la Transatlantica Francese, che aveva proposti i noli approvati pel quadrimestre in corso, non occorre far controproposte.

Cosicchè furono concordati fra Commissariato e vettori e furono quindi approvati i noli per i vettori seguenti:

Navigazione Generale Italiana
Compagnie Générale Transatlantique
Giuseppe Fornari
Ligure Brasiliana
La Patria
Norddeutscher Llyod
Hamburg Amerika Linie

Per tutti i piroscafi e
 per tutte le linee.

La Veloce, per i piroscafi Nord America, Savoia, Duca di Galliera, Centro America, Venezuela, e Duchessa di Genova per la linea degli Stati Uniti, e per gli stessi piroscafi, tranne il Savoia, per la linea del Centro America.

Anglo Italiana, per i piroscafi Calabria e Perugia, sulla linea degli Stati Uniti.

Ottavio Zino, per le linee del Brasile e del Plata.

Ercole Saviotti, per il piroscafo Regina Elena, tanto per New York che per il Plata.

Gli altri vettori o per tutti i piroscafi e per tutte le linee, o solo per alcuni piroscafi e per alcune linee, dichiararono di non poter modificare, secondo le deliberazioni del Commissariato, i noli proposti.

Mantennero le loro primitive proposte di aumento l' " Italia „, i " Transports Maritimes „ e la " Transatlantica di Barcellona „ per tutti i loro piroscafi; *La Veloce* per tutti i suoi piroscafi sulle linee del Plata e del Brasile e per i piroscafi Città di Napoli, Città di Genova, Città di Torino, Las Palmas sulle linee degli Stati Uniti e del Centro America

(e per quest'ultima linea anche per il piroscafo Savoia); l'Anglo Italiana per i piroscafi Algeria, Hesperia, Bolivia e California; Ottavio Zino, per la linea degli Stati Uniti; Ercole Saviotti, per il " Balilla „ per le linee degli Stati Uniti e del Plata; Giacomo Rossi e la Società anonima Genovese per i loro rispettivi piroscafi, San Gottardo e Governor.

Per questi vettori fu seguita la procedura stabilita dall'articolo 14 della legge, per la determinazione dei noli, da parte del Ministro degli Affari Esteri.

Si inviarono pertanto tutti gli atti al Consiglio superiore di marina, per il suo parere, comunicando le ragioni addotte dai vettori, con le osservazioni del Commissariato.

Le une e le altre sono riassunte qui appresso.

La Società " Italia „ insistette nelle sue proposte di aumento, in confronto al secondo quadrimestre, adducendo i seguenti motivi:

1° che l'emigrazione per il Plata continua ad essere scarsa;

2° che il prezzo di lire 185 per il Plata non è corrispondente a quello di lire 180 per New York perchè la traversata da Napoli a New York è più breve.

In merito al primo argomento, oltre a richiamare quanto fu detto a proposito della linea del Plata, si ricorda che, nel terzo quadrimestre di ogni anno, l'emigrazione per le repubbliche platensi, anche in periodo di scarso afflusso di emigranti, suole alquanto crescere.

Rispetto al secondo argomento si nota che della differente lunghezza della linea dell'America del Sud con quella dell'America del Nord si è tenuto conto assegnando per il Plata nolo maggiore, non ostante gli oneri che gravano il vettore nella linea del Nord, fra cui la tassa di lire 10 per ogni emigrante, le maggiori spese portuali e così via. Di modo che la differenza fra le due linee, in ultima analisi, non è di lire 5 ma di circa lire 20, ed è adeguata alla differenza di percorso e alle condizioni diverse di navigazione e di esercizio delle due linee.

Infine è da osservare che ai piroscafi dell'*Italia*, per la velocità

raggiunta nei viaggi compiuti (che si aggira intorno alle 12 miglia), per l'assetto interno e per il trattamento fatto agli emigranti, non si sarebbe potuto dare un nolo più alto, senza far loro un trattamento di favore, in confronto dei piroscafi di altri vettori, aventi nolo uguale, o che, pur avendo nolo di qualche poco superiore, sono da ritenersi migliori.

I *Transports Maritimes* insistettero nella richiesta di un nolo unico di lire 200 per il Brasile e per il Plata, asserendo essere non remunerativi i noli che avrebbe approvato il Commissariato.

Stabilire un unico nolo per le due destinazioni, come chiedevano i *Transports Maritimes*, sarebbe stato in contraddizione con quanto è stabilito per tutti gli altri vettori che fanno le due linee e con la proporzione che deve esservi, per legge, fra il nolo e la distanza di percorso.

Riguardo alla misura del nolo, quanto si è più sopra esposto esclude si tratti di noli non remunerativi. Si aggiunga che i *Transports Maritimes* praticano nei porti esteri i seguenti noli:

a Marsiglia lire 170 per il Brasile e per il Plata;

a Buenos Aires, lire 180 per Genova, Napoli e Marsiglia;

a Montevideo, lire 165 per le destinazioni del Mediterraneo e lire 160 per i biglietti prepagati (1).

Nè va dimenticato che i noli, qui sopra indicati, sono noli di cartello su cui i vettori fanno spesso delle riduzioni.

Deve altresì osservarsi che il nolo di lire 165 per il Brasile e di lire 180 per il Plata è adeguato alle qualità nautiche e di trasporto dei piroscafi di questa società e proporzionato ai noli assegnati agli altri vettori.

La *Transatlantica* di Barcellona mantenne pur essa le sue proposte d'aumento, asserendo che i propri piroscafi per regolarità di servizio, velocità e buon trattamento a bordo meritano i noli richiesti.

Questa società dispone di piroscafi che hanno raggiunto, nei viaggi

(1) Vedasi l'allegato B a pag. 55.

compiuti, una media velocità oraria di miglia 12.50 (e non di 14 come asseriva la Compagnia) ed hanno un tonnellaggio netto medio da 2 a 3 mila tonnellate.

Questi piroscafi, come fu accennato, fanno alcuni scali nei porti spagnuoli, e perciò impiegano per la traversata un maggior numero di giorni in confronto ai piroscafi di eguale velocità. Il che porta un disagio per gli emigranti che si imbarcano nei porti italiani.

Pertanto, per ragione di proporzione con altri piroscafi, si ritenne che non fossero da consentire gli aumenti di noli chiesti dalla Società.

La Veloce riconobbe non essere avvenuto nessun fatto nuovo nel mercato dei noli, ma insistette per taluni piroscafi nelle proposte del secondo quadrimestre, richiamandosi agli argomenti allora svolti sia d'indole generale, sia speciali per le singole linee.

Tali argomenti sono stati sopra ampiamente esaminati e non è il caso di ritornare su di essi.

In quanto ai piroscafi di seconda categoria, va notato che essi hanno mantenuto una velocità media inferiore a miglia 11.50, e che, nei viaggi compiuti, due volte per ciascuno, hanno oltrepassato il numero dei giorni annunziato per il compimento della traversata, senza che il ritardo fosse stato determinato da casi di forza maggiore.

Con il nolo di lire 175 per New York, di lire 180 per il Plata e di lire 195 per il Centro America, questi piroscafi sono equiparati alle seguenti navi, i cui noli furono *accettati* dai vettori:

a) *Archimede*, *Marco Minghetti*, *Manilla*, della Navigazione Generale Italiana, che hanno pur essi raggiunto una velocità media intorno a miglia 11.50, e non sono inferiori per assetto e per trattamento fatto agli emigranti;

b) *Calabria* e *Perugia* dell'Anglo-Italiana che hanno pur essi velocità, tonnellaggio, assetto pressochè eguali;

c) *Napolitan Prince* e *Sicilian Prince* del vettore Fornari.

Pertanto, aumentare o anche conservare i noli del quadrimestre in corso, per i piroscafi di seconda classe della *Veloce*, avrebbe importato *dare a questi piroscafi nolo superiore a quello accettato* dai vettori pei piroscafi suindicati.

Nè il servizio della Veloce per questi piroscafi, quale risulta dalle relazioni dei commissari viaggianti e da altri elementi, può indurre a consentire noli maggiori, avuto riguardo non solo al trasporto degli emigranti, ma anche a quello dei bagagli.

L'*Anglo-Italiana* mantenne le sue proposte di aumento per i propri piroscafi meno buoni, *Algeria*, *Victoria*, *California*, *Hesperia*, *Bolivia*, osservando che il nolo del secondo quadrimestre che il Commissariato avrebbe voluto confermare per il terzo, sarebbe stato inferiore a quello di altri piroscafi destinati alla linea degli Stati Uniti che hanno consimile velocità.

Ma occorre rammentare che, secondo la legge vuole, i noli devono graduarsi non solo secondo la velocità, ma anche secondo l'assetto interno, secondo il trattamento fatto agli emigranti e gli altri molteplici coefficienti della qualità del trasporto; così che non possono reggere i paragoni istituiti dalla Società con qualche altro piroscapo, il quale, avendo pur esso scarsa velocità, debba considerarsi come superiore per adattamento ed assetto interno.

Dalle relazioni dei Commissari governativi imbarcati sui piroscafi *Algeria*, *Hesperia*, *Bolivia*, *Victoria* e *California* risulta che questi piroscafi si sono dimostrati poco adatti al trasporto degli emigranti.

L'*Algeria* (il quale in sei viaggi compiuti ha raggiunto la velocità oraria media di miglia 10. 37) sebbene costruito nel 1891, ha macchina di scarsa forza.

L'*Hesperia* (il quale in sette viaggi ha raggiunto la velocità oraria media di miglia 10. 32) fu costruito nel 1882. È un vapore da carico adattato al trasporto degli emigranti, che, nei diversi viaggi compiuti, è stato giudicato sfavorevolmente dai Commissari imbarcati su di esso.

Il *Bolivia*, in cinque viaggi, ha raggiunto la velocità oraria media di miglia 9. 83 ed avrebbe dovuto esser tolto dai piroscafi adibiti al trasporto degli emigranti, perchè di velocità inferiore a 10 miglia, se non fosse intervenuta via via la scusante della forza maggiore. È anche questa una nave da carico costruita nel 1873, adattata al trasporto degli emigranti. I commissari governativi imbarcati su di essa ne hanno criticato l'assetto.

Il *California*, in cinque viaggi, ha raggiunto la velocità oraria media di miglia 9. 87. È una nave costruita nel 1872 ed anche essa lascia a desiderare, oltre che per la velocità, per l'assetto interno.

Si tratta in conclusione di piroscafi, che raggiungono a stento i requisiti minimi voluti dalla legge, e che, anche per la qualità del trasporto, debbono considerarsi fra i meno buoni adibiti, in servizio di emigrazione, alla linea degli Stati Uniti.

La *Dominion Line* insistette nel chiedere, per la linea degli Stati Uniti, lire 185 per i vapori Cambroman e Vancouver, lire 205 per i piroscafi New England e Commonwealth e per due nuovi piroscafi (Columbus e Mayflower), che aveva dichiarato voler mettere su quella linea, ma di cui non si è potuto fissare il nolo per il terzo quadrimestre, non essendo ancora iscritti nella patente.

Per il Cambroman e il Vancouver, si osserva che questi piroscafi non sono superiori per velocità, nè per classe, ai seguenti piroscafi, per cui i rispettivi vettori accettarono il nolo di lire 175:

1) *Manilla*, *Archimede*, *Marco Minghetti* della Navigazione Generale Italiana;

2) *Napolitan Prince* e *Sicilian Prince* del vettore Fornari.

Per i piroscafi New England e Commonwealth il Commissariato aveva consentito un nolo di lire 195 con un aumento di lire 5 sul nolo del secondo quadrimestre, che era di lire 190. E ciò, per le ragioni esposte precedentemente nel ragionare delle variazioni che al Commissariato era parso equo consentire ai noli precedentemente in vigore. Si osserva in proposito che questi piroscafi non potrebbero ritenersi superiori ai piroscafi *Roma* e *Germania* della Società Patria che ha accettato il nolo di lire 195, nè si potrebbero intieramente equiparare ai piroscafi di prima categoria della Navigazione Generale, del Nord-deutscher Lloyd, dell'Hamburg America Linie e della Veloce.

Inoltre non si può trascurare che il servizio della Dominion Line diede luogo, sotto certi rispetti, a vari appunti.

Non solo i Commissari regi a bordo hanno rilevato vari inconvenienti, nelle traversate, circa l'assetto delle navi e circa il modo di reclutamento del personale addetto alle stive, composto di persone non

pratiche, reclutate fra gli emigranti; ma altri inconvenienti ancora si sono avuti per il trasporto ferroviario da Boston a New York. La Dominion Line che fa la linea Napoli-Boston, si è obbligata a trasportare gratuitamente gli emigranti fino a New York, e, risultando quest'obbligo dalla patente e dai decreti stessi di fissazione dei noli, il percorso ferroviario Boston-New York viene ad essere come un complemento della linea marittima esercitata.

Ora si è osservato che in Italia i biglietti ferroviari non furono sempre dati a coloro che erano diretti a New York, cosicchè molti emigranti, arrivati a Boston, dovettero pagare il biglietto di prosecuzione. Oltre di che, l'arrivo degli emigranti a New York ha dato pure luogo, per il modo onde era regolato, a gravi lagnanze, sia da parte delle nostre autorità consolari, sia da parte delle locali Società di patronato.

In seguito ai richiami fatti, la Dominion Line ha assicurato che eliminerà gli inconvenienti lamentati e l'affidamento da essa dato valse a confortare il Commissariato nel consentire, per i due migliori piroscafi, un nolo di lire 195 anzichè di lire 190. Ma il Commissariato non ritenne opportuno andar oltre questo limite, oltrechè per le ragioni di confronto con altri piroscafi indicati più sopra, anche per attendere che la Società dimostri di avere realmente provveduto per il mantenimento degli obblighi assunti, in base alla legge, verso gli emigranti italiani.

Il vettore *Ercole Saviotti* insistette per il piroscafo Balilla nella richiesta di un aumento di lire 5 in confronto al secondo quadrimestre, giustificando la sua proposta con il far rilevare che il piroscafo ha eccellente adattamento interno. Esso però, nei tre viaggi compiuti sulla linea degli Stati Uniti, ha mantenuto una velocità oraria media di 9.99, inferiore alla minima prescritta dal regolamento per l'emigrazione, per cui anch'esso, se non fosse stata la scusante della forza maggiore, avrebbe dovuto essere tolto dalla linea. Quindi, pur tenendo conto dello assetto interno del piroscafo Balilla, tutto considerato, non parve potesse accogliersi la richiesta di aumenti di nolo.

Il vettore *Ottavio Zino* insistette per ottenere, per i suoi due piro-

scafi Attività ed Equità, un nolo di lire 180 per New York invece del nolo di lire 165 assegnatogli per il secondo quadrimestre.

A giustificazione della sua domanda egli addusse i seguenti motivi:

- 1) Il cresciuto rigore nell'applicazione della legge restrittiva sull'immigrazione negli Stati Uniti e il conseguente aumento nel numero degli emigranti respinti che debbono essere rimpatriati gratuitamente dal vettore; ciò che importa un maggiore aggravio per i piccoli vettori;
- 2) La tassa d'introduzione in dollari 2 stabilita dalle leggi americane per i passeggeri in arrivo nei porti federali;
- 3) Le ingenti spese portuali a New York.

In merito alla prima circostanza addotta dal vettore Zino, si osserva che non risulta, nè dalle informazioni delle nostre autorità consolari negli Stati Uniti, nè dagli elenchi degli emigranti italiani respinti, inviati periodicamente al Commissariato dalla Società per la protezione degli immigranti italiani di New York, che vi sia un aumento nella percentuale degli emigranti italiani respinti dai porti degli Stati Uniti.

Inoltre, se il dover riportare indietro gli emigranti respinti costituisce un onere maggiore per il piccolo armatore che non abbia linee regolari in confronto alle grandi compagnie, ciò è da attribuirsi alle condizioni speciali in cui si trova il piccolo armatore e non può avere influenza sulla determinazione dei noli.

Quanto alla tassa di immigrazione negli Stati Uniti, ne fu già tenuto conto per tutti i vettori nell'assegnazione dei noli, ed i noli per Nuova York furono aumentati di lire 5, durante il corso del 1° quadrimestre 1903, appunto per compenso dell'avvenuto aumento di tassa.

Infine, le tasse portuali sono un onere per tutti i vettori, e perciò non si possono prendere in particolare considerazione per uno solo di essi.

In quanto ai due piroscafi Equità ed Attività, si osserva che questi, sulla linea degli Stati Uniti, hanno mantenuto una velocità media da 10 a 11 miglia all'ora. In questo riguardo anzi il loro nolo sarebbe superiore a quello di piroscafi di uguale od anche maggiore velocità, ma si è voluto tener conto del trattamento fatto agli emigranti e di altre qualità del trasporto.

Il vettore *Giacomo Rossi*, per il piroscafo San Gottardo da lui no-

leggiato, insistette per un nolo di lire 165 per Nuova York e per il Brasile, e di lire 175 per il Plata, osservando che, se il suo piroscalo ha mantenuto una scarsa velocità nell'unico viaggio compiuto, in servizio di emigrazione, da che è in vigore la nuova legge, ciò è dovuto ad avaria alla macchina, ed aggiungendo che esso ha un buon assetto interno.

Ma il San Gottardo, nel viaggio compiuto, impiegò 34 giorni nella traversata da Napoli a Nuova York, e il tenente di vascello, imbarcato su di esso in qualità di Commissario, espresse il parere che la scarsa velocità del piroscalo dipendesse da *debolezza della macchina* e non da cause di forza maggiore.

In vista di ciò, e in attesa di conoscere l'esito degli altri viaggi, il Commissariato ritenne di non poter approvare per il San Gottardo un nolo superiore a lire 155 per Nuova York, lire 150 per il Brasile, e lire 165 per il Plata, senza metterlo in una condizione di superiorità in confronto a piroscali della stessa classe e categoria.

Anche la Società *Anonima Genovese* insistette nel chiedere per il Governor un nolo di lire 160 per Nuova York e di lire 170 per il Plata, mentre il Commissariato credeva doversi dare, per le due linee, il nolo di lire 155 e di lire 165 rispettivamente, e ciò per ragioni di parità con altri piroscali, non parendo equo consentire pel *Governor*.

Nel comunicare gli atti al Consiglio superiore di marina, il Commissariato, in via di massima, fece presente che, nel valutare le proposte dei vettori chiedenti aumenti di noli, doveva evitarsi una disparità di trattamento riguardo ai vettori, i cui noli erano già stati approvati, al fine di conservare quella graduazione dei noli secondo la velocità, la classe e la qualità del trasporto, che la legge vuole stabilità.

Il Consiglio superiore di marina, considerate le ragioni esposte dai vettori e le osservazioni del Commissariato, diede il suo parere motivato (1).

(1) Vedasi l'All. F' riportato a pag. 90.

Premesso che, non essendo intervenute sensibili variazioni nel mercato dei noli, questi dovessero mantenersi, nel 3^o quadrimestre, invariati, salvo qualche piccola variazione per meglio graduare i noli fra i vari piroscafi, il Consiglio accettò la proposta del Commissariato, che tali variazioni avessero da contenersi nel limite di 5 lire in più o in meno. Ed egualmente espresse parere favorevole alle considerazioni e proposte del Commissariato riguardanti i singoli vettori, tranne per qualcuno di essi.

Il Ministro degli Affari Esteri, esaminati gli atti e tenuto conto dell'autorevole parere del Consiglio superiore di marina, stabilì i noli per il terzo quadrimestre 1903, con il decreto del 16 agosto 1903, stampato a capo della presente relazione.

ALLEGATI ALLA RELAZIONE

ALLEGATO A.

Noli massimi stabiliti dall'applicazione della legge sull'emigrazione fino al 3° quadrimestre 1903, confrontati coi noli proposti dai vettori e con quelli che il Commissariato avrebbe approvato per quest'ultimo quadrimestre.

PIROSCAFI

Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1903	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903 (1)
--	--	--	---	---	---	---	---	---

Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

Navigazione Generale Italiana.

Umbria	—	—	—	185	195	200	205	200	* 200
Sicilia	185	185	185	185	195	200	205	200	* 200
Sardegna	—	185	185	185	195	200	205	200	* 200
Liguria	185	185	185	185	195	200	205	200	* 200
Lombardia	185	185	185	185	195	200	205	200	* 200
Regina Margherita	—	—	—	—	195	200	205	200	* 200
Orione	—	—	—	—	195	200	205	200	* 200
Sirio	—	—	—	—	195	200	205	200	* 200
Perseo	—	—	—	—	195	200	205	200	* 200
Washington	—	—	—	175	185	190	195	175	* 175
Archimede	—	175	175	175	175	180	195	175	* 175
Marco Minghetti	—	—	—	175	175	180	195	175	* 175
Manilla	—	175	175	—	175	180	195	175	* 175
Vincenzo Florio	—	—	—	—	—	—	195	—	—
Piemonte	—	—	—	—	—	175	190	170	* 170
Etruria	—	—	—	—	—	—	190	170	* 170

La Veloce.

Nord America	175	185	185	185	195	200	200	200	* 200
Savoia	—	185	—	—	195	200	200	200	* 200
Duca di Galliera	—	185	—	—	195	200	200	200	* 200
Centro America	—	185	—	—	195	200	200	200	* 200
Venezuela	—	185	—	—	195	200	200	200	* 200
Duchessa di Genova	—	185	—	—	195	200	200	200	* 200
Città di Napoli	—	—	—	—	185	190	200	175	190
Città di Milano	—	175	175	175	175	180	190	175	175
Città di Genova	—	175	175	175	175	180	190	175	175
Città di Torino	185	175	175	175	175	180	190	175	175
Las Palmas	—	175	175	—	—	—	190	175	175

(1) I noli segnati con asterisco sono quelli approvati dal Commissariato; quelli senza asterisco furono stabiliti con decreto del Ministro.

PIROSCAFI

Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1903	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903
--	--	--	---	---	---	---	---	---

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

La Patria.									
Germania	—	—	—	—	—	195	195	195	* 195
Roma	—	—	—	180	185	190	195	195	* 195
Gallia	165	165	165	160	160	165	165	165	* 165
Patria	165	165	165	160	160	165	165	165	* 165
Massilia	—	165	165	160	150	150	150	150	* 150
Neustria	165	165	165	160	150	150	165	150	* 150
Anglo-Italiana.									
Calabria	175	165	165	160	160	170	180	175	* 175
Perugia	175	165	165	160	160	170	180	175	* 175
Algeria	—	165	165	150	150	150	170	150	150
Hesperia	—	165	165	150	145	145	165	145	145
Bolivia	165	165	165	150	145	145	165	145	145
Victoria	165	165	165	150	145	145	165	145	145
California	—	165	165	150	140	140	165	140	140
Karamania	165	165	165	150	140	—	—	—	—
Hamburg-Amerika Linie.									
Fürst Bismarck	210	190	—	185	—	—	—	—	—
Palatia	—	—	—	180	185	190	—	—	—
Phoenicia	—	—	—	180	185	190	—	—	—
Sicilia	165	165	—	160	145	—	165	145	* 145
Scotia	165	165	165	160	145	—	—	—	—
Georgia	165	165	—	155	140	—	—	—	—
Auguste Victoria	—	—	—	—	—	—	210	200	* 200
Giuseppe Fornari.									
Sicilian Prince	—	—	—	(a) 170	175	180	185	175	* 175
Neapolitan Prince	—	—	—	—	175	170	185	175	* 175
Trojan Prince	165	165	165	160	160	(b) 165	—	—	—
Spartan Prince	165	165	165	160	160	(b) 165	—	—	—
Tartar Prince	165	165	165	160	—	—	—	—	—

(a) Nolo provvisorio approvato dal Commissariato.

(b) Nolo approvato dal Commissariato.

PIROSCAFI

Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1903	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903
--	--	--	---	---	---	---	---	---

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

Ottavio Zino.									
Equità	—	—	165	160	160	165	180	165	170
Attività	—	—	165	160	160	165	180	165	165
Società Anonima Genovese.									
Governor	—	—	—	155	155	160	170	155	160
Norddeutscher Lloyd.									
Lahn	210	185	185	185	195	200	200	200	* 200
Trave	210	185	185	185	195	200	200	200	* 200
König Albert	—	—	—	—	—	200	200	200	* 200
Hohenzollern	210	185	185	185	195	200	200	200	* 200
Prinzess Irene	—	—	—	—	—	200	200	200	* 200
Neckar	—	—	—	—	195	—	(a) 200	190	—
Weimar	—	—	—	—	—	190	190	190	* 190
Gera	—	—	—	—	—	190	190	190	* 190
Compagnia Transatlantica di Barcellona.									
Buenos Aires	175	175	175	175	175	(b) 180	185	(c) 175	(b) 180
Leon XIII	—	175	175	175	175	(b) 180	185	(c) 175	(b) 180
Mannel Calvo	—	—	—	175	175	(b) 180	185	(c) 175	(b) 180
P. de Satrustegui	—	—	—	—	175	(b) 180	185	(c) 175	(b) 180
Montevideo	—	—	—	—	175	(b) 180	185	(c) 175	(b) 180
Montserrat	—	—	—	—	175	(b) 180	185	(c) 175	(b) 180

(a) La Società aveva proposto questo nolo; ma in seguito ha dichiarato di ritirare la proposta di far viaggiare il piroscafo durante il 3° quadrimestre 1903.

(b) È stabilito il nolo di L. 200 per il viaggio Italia-Nuova York-Avana e di L. 225 per il viaggio Italia-Nuova York-Avana-Vera Cruz.

(c) Per tutti i piroscafi qui menzionati il Commissario avrebbe approvato il nolo di lire 195 per il viaggio Italia-Avana (via Nuova York) e a lire 220 per il viaggio Italia-Vera Cruz (via Nuova York-Avana).

PIROSCAFI

Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901
Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902
Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902
Noli approvati dal Commissariato per il 3° quadrimestre 1902
Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902
Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903
Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1903
Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1903
Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

Italia.									
Ravenna.	—	—	—	—	175	180	190	180	180
Toscana.	—	—	—	—	175	180	190	180	180
La Plata.	—	—	—	—	175	180	190	180	180
Antonina	—	—	—	—	175	180	190	180	180
Dominion Line.									
(Da Napoli a Boston).									
Commonwealth	—	190	190	190	(a) 190	(b) 190	205	(b) 195	(b) 195
New England	—	190	190	190	(a) 190	190	205	(b) 195	(b) 195
Vancouver.	—	—	180	180	175	175	185	(b) 175	(b) 175
Camboman	—	—	180	180	175	175	185	(b) 175	(b) 175
Navigazione Generale Italiana.									
(Da Palermo a Nuova Orleans).									
Manilla	—	195	195	195	195	200	205	200	* 200
Washington	—	195	195	—	195	200	205	200	* 200
Vincenzo Florio	—	—	—	—	—	—	205	—	—
Archimede.	—	195	195	—	195	200	205	200	* 200
Marco Minghetti	—	195	195	—	195	200	205	200	* 200
La Ligure Brasiliana.									
Re Umberto	—	—	—	—	—	(a) 165	—	—	—
Rio Amazonas.	—	—	—	—	—				
Minas	—	—	—	—	—				
Ercole Saviotti.									
Regina Elena	—	—	—	—	—	(a) 175	180	175	* 175
Balilla.	—	—	—	—	—	165	170	160	165

(a) Nolo approvato dal Commissariato.

(b) I noli stabiliti per la Dominion Line comprendono il viaggio ferroviario da Boston a Nuova York per gli emigranti diretti a quest'ultima città

PIROSCAFI

	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli proposti dal vettore per il 3° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1903	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903
--	--	--	--	---	---	---	---	---	---

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

Comp. Génér. Transatlantique (Dall' Havre a Nuova York).									
Aquitaine	—	150	150	(a) 148	(a) 150	(a) 155	155	155	* 155
Bretagne	—	150	150	148	150	155	155	155	* 155
Champagne	—	150	150	148	150	155	155	155	* 155
Gasconne	—	150	150	148	150	155	155	155	* 155
Lorraine	—	150	150	148	150	155	155	155	* 155
Savoie	—	150	150	148	150	155	155	155	* 155
Touraine	—	150	150	148	150	155	155	155	* 155
Giuseppe Rossi.									
San Gottardo	—	—	—	—	—	160	180	155 ²	155

Linee del Brasile.

(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos)

Navigazione Generale Italiana.									
Regina Margherita	—	—	160	—	180	180	200	180	* 180
Orione	—	160	160	—	180	180	200	180	* 180
Sirio	—	160	160	—	180	180	200	180	* 180
Perseo	—	160	160	—	180	180	200	180	* 180
Umbria	—	—	—	—	180	180	200	180	* 180
Sicilia	—	—	—	—	180	180	200	180	* 180
Sardegna	—	—	—	—	180	180	200	180	* 180
Liguria	—	—	—	—	180	180	200	180	* 180
Lombardia	—	—	—	—	180	180	200	180	* 180
Washington	165	160	160	160	170	170	190	165	* 165
Manilla	—	160	160	160	165	165	190	165	* 165
Archimede	—	—	—	—	165	165	190	165	* 165
Marco Minghetti	—	—	160	—	165	165	190	165	* 165
Vincenzo Florio	—	—	—	—	—	—	190	—	—
Piemonte	—	—	—	—	—	165	180	160	* 160
Etruria	—	—	—	—	—	165	180	160	* 160

(a) I noli per la Compagnie Générale Transatlantique furono approvati dal Commissariato.

PIROSCAFI

Noli masdmi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli proposti dal vettori per il 3° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrà bbo approvato per il 3° quadrimestre 1903	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903
---	--	--	---	---	---	---	--	---

Segue **Linee del Brasile.**

(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos).

Ottavio Zino.									
Equità	165	160	160	160	165	165	165	165	* 165
Attività	165	160	160	160	165	165	165	165	* 165
Transports maritimes à vapeur.									
Les Andes	165	160	160	160	165	165	200	165	165
Orléanais	165	160	160	160	165	165	200	165	165
Nivernais	165	160	160	160	165	165	200	165	165
Algérie	—	—	—	—	165	165	200	165	165
Aquitaine	—	—	—	—	165	165	200	165	165
Les Alpes	165	160	160	—	165	165	200	165	165
Provence	165	160	160	—	165	165	200	165	165
Italie	—	160	160	—	165	165	200	165	165
Espagne	—	160	160	—	165	165	200	165	165
La Veloce.									
Savoia	—	160	160	—	180	180	200	180	180
Nord America	—	160	160	—	180	180	190	180	180
Duca di Galliera	—	160	160	—	180	180	190	180	180
Centro America	—	160	160	—	180	180	190	180	180
Venezuela	—	160	160	—	180	180	190	180	180
Duchessa di Genova	—	160	160	—	180	180	190	180	180
Città di Napoli	—	—	—	—	170	170	190	165	170
Città di Genova	170	160	160	—	165	165	180	165	165
Città di Milano	165	160	160	160	165	165	180	165	165
Las Palmas	175	160	160	—	165	165	180	165	165
Città di Torino	—	160	160	—	165	165	180	165	165
Piemonte	175	160	160	160	—	—	—	—	—
Etruria	—	160	160	160	—	—	—	—	—
Ligure Brasiliana.									
Re Umberto	165	160	160	160	(a) 160	(a) 160	180	165	* 165
Rio Amazonas	165	160	160	160	160	160	180	165	* 165

(a) I noli per la Società Ligure Brasiliana furono approvati dal Commissariato.

PIROSCAFI

Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli proposti dal vettore per il 3° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1903	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903
--	--	--	---	---	---	---	---	---

Segue **Linea del Brasile.**

(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos)

Minas	165	160	160	160	160	160	—	—	—
Colombo (Genova-Belem) . . .	168	160	160	160	160	160	160	160	* 160
Colombo (Genova-Manaos). . .	208	185	185	185	(a) 185	(a) 185	185	185	* 185
Italia.									
Ravenna.	—	—	—	—	165	165	190	165	165
Toscana.	—	—	—	—	165	165	190	165	165
La Plata.	—	—	—	—	165	165	190	165	165
Antonina	—	—	—	—	165	165	190	165	165
Giacomo Rossi.									
San Gottardo	—	—	—	—	—	155	165	150	150

Linea del Plata.

[(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires)]

Navigazione Generale Italiana.									
Regina Margherita	230	—	185	185	200	200	230	200	* 200
Orione	210	185	185	185	200	200	230	200	* 200
Sirio	210	185	185	185	200	200	230	200	* 200
Perseo	210	185	185	185	200	200	230	200	* 200
Umbria	—	—	—	—	200	200	230	200	* 200
Sicilia	—	—	—	—	200	200	230	200	* 200
Sardegna	—	—	—	—	200	200	230	200	* 200
Liguria	—	—	—	—	200	200	230	200	* 200
Lombardia	—	—	—	—	200	200	230	200	* 200
Washington	—	—	—	170	190	190	200	190	* 190
Marco Minghetti	—	—	—	—	185	185	200	180	* 180
Manilla	—	170	170	—	185	185	200	180	* 180

(a) Nolo da valere anche per i piroscafi Re Umberto, Rio Amazonas e Minas, sulla linea di Manaos.

PIROSCAFI

Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1903	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903
--	--	--	---	---	---	---	---	---

Segue Linea del Plata.

(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires)

Archimede	—	—	—	—	185	185	200	180	* 180
Vincenzo Florio	—	—	—	—	—	—	200	—	—
Piemonte	—	—	—	—	—	—	200	175	* 175
Etruria	—	—	—	—	—	—	200	175	* 175
Italia.									
Ravenna	200	170	175	175	185	185	210	185	185
Toscana	190	170	175	175	185	185	210	185	185
La Plata	200	170	175	175	185	185	210	185	185
Antonina	200	170	175	175	185	185	210	185	185
La Veloce.									
Savoia	210	185	185	185	200	200	230	200	200
Duca di Galliera	210	185	185	185	200	200	210	200	200
Centro America	210	185	185	185	200	200	210	200	200
Venezuela	210	185	185	185	200	200	210	200	200
Duchessa di Genova	190	185	185	185	200	200	210	200	200
Nord America	—	185	185	—	200	200	210	200	200
Città di Napoli	—	—	—	—	190	190	210	190	190
Città di Milano	190	170	170	170	185	185	200	180	180
Città di Genova	190	170	170	170	185	185	200	180	180
Città di Torino	—	170	170	—	185	185	200	180	180
Las Palmas	—	—	—	—	—	—	200	180	180
Ercole Saviotti.									
Regina Elena	—	—	—	—	—	—	185	180	* 180
Balilla	—	—	—	—	—	—	175	170	170
Ottavio Zino.									
Equità	—	—	—	(a) 165	175	(b) 175	180	175	* 175
Attività	—	—	—	(a) 165	175	(b) 175	180	175	* 175

(a) Nolo provvisorio approvato dal Commissariato.

(b) Nolo approvato dal Commissariato.

PIROSCAFI

Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1903	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903
--	--	--	---	---	---	---	---	---

Segue **Linea del Plata.**

(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires)

Società Anonima Genovese.									
Governor	—	—	—	—	170	170	180	165	170
Transports maritimes à vapeur.									
Espagne	190	170	170	170	180	180	200	180	180
Italie	190	170	170	170	180	180	200	180	180
Provence	190	170	170	170	180	180	200	180	180
Les Alpes	190	170	170	170	180	180	200	180	180
Les Andes	190	170	170	170	180	180	200	180	180
Algérie	—	—	—	—	180	180	200	180	180
Aquitaine	—	—	—	—	180	180	200	180	180
France.	150	170	—	—	180	180	200	180	180
Compagnia Transatlantica di Barcellona.									
Leon XIII	190	170	170	170	180	180	200	180	185
Buenos Aires.	—	170	170	—	180	180	200	180	185
Manuel Calvo	—	—	—	—	180	180	200	180	185
P. de Satrustegui	—	—	—	170	180	180	200	180	186
Montevideo	—	—	—	—	180	180	200	180	185
Montserrat	—	—	—	—	180	180	200	180	185
Giacomo Rossi.									
San Gottardo	—	—	—	—	—	170	180	165	165
Giuseppe Fornari.									
Sicilian Prince	—	—	—	—	—	—	200	180	* 180
Napolitan Prince	—	—	—	—	—	—	200	180	* 180

PIROSCAFI

Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli proposti dal vettore per il 3° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1903	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903.
--	--	--	---	---	---	---	---	--

Linea del Centro America.

La Veloce.

Savoia.	—	—	—	—	—	200	200	200	200
Quca di Galliera	—	—	—	—	—	200	200	200	* 200
Centro America	—	—	—	—	—	200	200	200	* 200
Venezuela	—	—	—	—	—	200	200	200	* 200
Duchessa di Genova.	—	—	—	—	—	200	200	200	* 200
Nord America	—	—	—	—	—	200	200	200	* 200
Città di Napoli	—	—	—	—	—	200	200	195	195
Città di Milano	—	—	—	—	—	200	200	195	195
Città di Genova.	—	—	—	—	—	200	200	195	195
Città di Torino	—	—	—	—	—	200	200	195	195
Las Palmas	—	—	—	—	—	200	200	195	195

Transatlantica di Barcellona.

Leon XIII.	—	—	—	—	(a) 195	(a) 195	(b) 200	(c) 195	(a) 195
Buenos Aires.	—	—	—	—	(a) 195	(a) 195	(b) 200	(c) 195	(a) 195
Manuel Calvo	—	—	—	—	(a) 195	(a) 195	(b) 200	(c) 195	(a) 195
P. de Satrustegui.	—	—	—	—	(a) 195	(a) 195	(b) 200	(c) 195	(a) 195
Montevideo	—	—	—	—	(a) 195	(a) 195	(b) 200	(c) 195	(a) 195
Montserrat.	—	—	—	—	(a) 195	(a) 195	(b) 200	(c) 195	(a) 195

(a) Dall'Italia per Puertorico e Habana. Il nolo è fissato in lire 200 per Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra.

(b) Il nolo di lire 200 fu proposto per Puertorico e Habana; per il prolungamento a Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello e La Guayra la Società propose un nolo di L. 225.

(c) Questo nolo si riferisce ai viaggi per Portorico e Avana; il nolo che il Commissariato avrebbe approvato per Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra, è di lire 200.

ALLEGATO B.

Noli praticati in alcuni porti esteri pel trasporto dei passeggeri di 3^a classe (*)

PORTI EUROPEI

Inghilterra.

Liverpool.

DESTINAZIONI	White Star Line		Cunard Line		American Line	Dominion Line	Canadian Pacific R. Co.	Allan Line
	Celeri	Commer- ciali	Celeri	Commer- ciali				
Nuova York	150. »	143.75	150. »	143.75	137.50	»	»	»
Boston	150. »	143.75	150. »	143.75	137.50	(a) 143.75	»	»
Halifax	»	»	»	»	»	137.50	»	»
St. John (Canada)	»	»	»	»	»	»	»	»
Quebec	»	»	»	»	»	137.50	137.50	137.50
Montreal	»	»	»	»	»	147.92	147.92	147.92

(a) I passeggeri possono proseguire da Boston a Nuova York, Philadelphia e Baltimora senza altra spesa.

(*) Le cifre riportate sono tratte da alcuni rapporti dei R. Consoli e delle Camere di commercio all'estero, dei mesi di luglio e agosto 1903. I prezzi dei noli sono indicati in lire italiane. Per alcune Compagnie, per cui i Consoli e le Camere di commercio hanno dato i prezzi in moneta estera, il cambio è stato calcolato secondo il corso corrente. È indicato in nota ai rispettivi prospetti il saggio di cambio adottato.

Germania.

Amburgo e Brema.

DESTINAZIONI	Hamburg Amerika Linie		Norddeutscher Lloyd		Amburghese Sud Americana
	Celeri	Commer- ciali	Celeri	Commer- ciali	
Montevideo	»	200. »	»	200. »	200. »
Buenos Aires	»	200. »	»	200. »	200. »
Río de Janeiro	»	187.50	»	187.50	187.50
Santos	»	187.50	»	187.50	187.50
Bahia	»	187.50	»	187.50	187.50
Pernambuco	»	187.50	»	187.50	187.50
Belem (Parà)	»	200. »	»	»	200. »
Manaos	»	225. »	»	»	225. »
La Guayra	»	262.50	»	»	262.50
Puerto Cabello	»	262.50	»	»	262.50
Sabanilla	»	262.50	»	»	262.50
Colon	»	262.50	»	»	262.50
Vera Cruz	»	175. »	»	»	»
Avana	»	175. »	»	175. »	»
Nuova Orleans (via Nuova York)	344.50	332. »	»	»	»
Nuova York	212.50	200. »	225. »	212.50	»
Boston (via Nuova York)	228.50	216. »	»	»	»
Halifax	»	150. »	»	»	»
Quebec (via Nuova York)	258.50	246. »	»	»	»
Montreal (via Nuova York)	248. »	235.50	»	»	»

Belgio.

Anversa.

DESTINAZIONI	Norddeutscher Lloyd	Ambergese Sud-Americana	Ambergese Americana	Red Star Line	Cunard Line	Allan Line	Dominion Line	American Line
Montevideo	200. »	»	»	»	»	»	»	»
Buenos Aires . . .	200. »	»	»	»	»	»	»	»
Pernambuco	187.50	»	»	»	»	»	»	»
Bahia	187.50	»	»	»	»	»	»	»
Rio de Janeiro . .	187.50	»	»	»	»	»	»	»
Santos	187.50	»	»	»	»	»	»	»
Avana	175. »	»	»	»	»	»	»	»
Belem (Parà) . . .	»	200. »	»	»	»	»	»	»
Manaos	»	225. »	»	»	»	»	»	»
La Guayra	»	»	262.50	»	»	»	»	»
Puerto Cabello . .	»	»	262.50	»	»	»	»	»
Sabanilla	»	»	262.50	»	»	»	»	»
Colon	»	»	262.50	»	»	»	»	»
Vera Cruz	»	»	262.50	»	»	»	»	»
Nuova York	»	»	»	175. »	»	»	»	(2) 187.50
Boston	»	»	»	»	(1) 175. »	»	(1) 175. »	»
Halifax	»	»	»	»	»	(1) 175. »	175. »	»
St. John	»	»	»	»	»	»	175. »	»
Quebec	»	»	»	»	»	»	175. »	»

(1) I piroscafi di queste Società partono da Liverpool. Nel prezzo del passaggio è compreso il trasporto da Anversa a Liverpool.

(2) I piroscafi di questa Società partono da Southampton e da Liverpool. Gli emigranti provenienti da Anversa sono trasportati, sempre al medesimo prezzo, a quei porti, e da essi a New York.

Francia.

Boulogne s/m.

DESTINAZIONI	Holland American Line	Amburghese Americana
Montevideo	»	200
Buenos Aires	»	200
Rio de Janeiro	»	200
Nuova York	160	140
Halifax	»	140

Havre.

DESTINAZIONI	Compagnie Générale Transatlantique	Chargeurs Réunis
Nuova York	185	»
Montevideo	»	150
Buenos Aires	»	150
Santos	»	150
Rio de Janeiro	»	150
Bahia	»	150

Cherbourg.

DESTINAZIONI	American Line	Norddeutscher Lloyd	Amburghese Americana	Red Star Line	Royal Mail (1)
Nuova York	162.50	162.50	162.50	162.50	»
Pernambuco	»	»	»	»	201.20
Bahia	»	»	»	»	216.60
Rio de Janeiro	»	»	»	»	226.60
Santos	»	»	»	»	226.60
Montevideo	»	200. »	»	»	226.60
Buenos Aires	»	200. »	»	»	226.60

(a) I prezzi dei noli per questa Compagnia furono indicati dal console in lire sterline. Il tasso di cambio adottato è di 25.15.

St. Nazaire.

DESTINAZIONI	Compagnie Générale Transatlantique
La Guayra	400
Puerto Cabello	400
Sabanilla	400
Colon	400
Vera Cruz	400
Avana	400

Bordeaux.

DESTINAZIONI	Messageries Maritimes	Compagnie Générale Transatlantique	Chargeurs Réunis
Montevideo	250	»	150
Buenos Aires	250	»	150
Pernambuco	250	»	»
Bahia	250	»	»
Rio de Janeiro	250	»	»
Puerto Cabello	»	400	»
Sabanilla	»	400	»
Colon	»	400	»
Vera Cruz	»	400	»
Avana	»	400	»

La Pallice Rochelle.

DESTINAZIONI	Pacific Steam Navigation Company
Montevideo	Da 160. » a 210. »
Buenos Aires	» 165. » » 215. »
Rio de Janeiro	» 150. » » 200. »
Bahia	» 150. » » 200. »
Pernambuco	» 150. » » 200. »

Nota. — I noli più bassi sono per gli emigranti viaggianti in gruppi; quelli più alti per gli emigranti che prendono cabine di famiglia con 2 o 4 letti.

Cadice.

DESTINAZIONI	Compagnia Transatlantica di Barcellona	Pinillos, Izquierdo & C.
Montevideo	147.95	»
Buenos Aires	147.95	»
La Guayra	147.95	»
Puerto Cabello	147.95	»
Sabanilla	147.95	»
Colon	147.95	»
Vera Cruz	147.95	»
Avana	128. »	116. »
Nuova Orleans	»	279. »
Nuova York	128. »	»

Nota. — I prezzi dei noli furono dal R. Console di Cadice indicati in *pesetas*, per le quali fu adottato il saggio di cambio del 38 per cento.

Ai prezzi sopraindicati, in lire italiane, devono aggiungersi 5 *pesetas* per tassa d'imbarco per ciascun emigrante.

Barcellona.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Transatlantica di Barcellona	Ligure Brasiliana	Folch e C.	Transatlantica Francesca	Pinillos, Izquierdo & C.
Buenos Aires	150	150	147	»	140	»	»
Montevideo	150	150	147	»	140	»	111
Santos	150	150	128	»	»	150	»
Rio de Janeiro	150	150	128	»	»	150	»
Belem (Parà)	»	»	»	150	»	»	»
Manaos.	»	»	»	210	»	»	»
La Guayra	»	»	184	»	»	175	»
Puerto Cabello	»	»	184	»	»	175	»
Sabanilla	»	»	184	»	»	175	»
Colon	»	»	184	»	»	175	»
Vera Cruz	»	»	184	»	»	»	184
Avana	»	»	165	»	126	»	128
New York	»	»	165	»	»	»	»

Nota. — Oltre il nolo, il passeggero di 3^a classe deve pagare 5 *pesetas* per tassa governativa. Il passeggero di 3^a classe, diretto all'Avana, deve inoltre pagare *pesetas* 7.50. per tassa di sbarco a destinazione.

PORTI AMERICANI

America Settentrionale (1).

Montreal.

DESTINAZIONI	Allan Line	Dominion Line	Canadian Pacific R. Co.
Liverpool. . . { Vapori rapidi	133.90	133.90	128.75
Id. commerciali	128.75		
Anversa	175.10	175.10	175.10
Havre	>	169.95	161.80
Brema	>	185.40	183.40
Amburgo	164.80	164.80	164.80
Genova	>	154.50	>
Napoli	>	154.50	>
Prepagati:			
Liverpool	136.50	136.50	136.50
Anversa	188. >	>	>
Havre	>	>	162.95
Genova	>	154.50	>
Napoli	>	154.50	>

Nota. — I prezzi sono calcolati in base al cambio del dollaro in lire 5.15 italiane.

Boston.

DESTINAZIONI	Dominion Line (1)	Cunard Line	
		Rapidi	Commerciali
Genova	154.50	>	>
Napoli	154.50	>	>
Livorno	163.50	>	>
Messina	164.80	>	>
Palermo	164.80	>	>
Liverpool	>	151.90	144.20
Queenstown	>	151.90	144.20
Da Liverpool o Queenstown a Boston (prepagati)	>	148.05	142.90

(1) Prezzi praticati dalla Compagnia per i piroscafi commerciali.

Nuova York (1).

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		Anglo-Italiana (Anchor Line)		La Patria (Fabre Line)		La Veloce		Norddeutscher Lloyd	Amburghese Americana	G. Fornari (Prince Line)	Compagnie Générale Transatlantique (via Havre)	American Line (via Liverpool)	Holland-American Line (via Antwerp)
	Rapidi	Commerci	Rapidi	Commerci	Rapidi	Commerci	Rapidi	Commerci						
Genova	175.10	154.50	154.50	144.20	154.50	144.20	164.80	154.50	175.10	154.50	139.05	175.10	180.25	164.80
Napoli	175.10	154.50	154.50	144.20	154.50	144.20	164.80	154.50	175.10	154.50	139.05	175.10	*	164.80
Palermo	185.40	164.80	164.80	154.50	164.80	*	175.10	164.80	185.40	164.80	149.35	185.40	*	*
Messina	185.40	164.80	164.80	154.50	164.80	*	175.10	164.80	185.40	164.80	149.35	185.40	*	*
Havre	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	164.80	*	*
Prepagati (acquistati a Nuova York) da:														
Genova	180.25		169.95	154.50	157.10		157.10		180.25	143.80	151.95	208.85	*	184.15
Napoli	180.25		169.95	154.50	157.10		157.10		180.25	146.80	151.95	*	*	*
Palermo	190.55		180.25	164.80	167.40		167.40		190.55	157.10	157.10	*	*	*
Messina	190.55		180.25	164.80	167.40		167.40		190.55	157.10	157.10	*	*	*
Havre	*		*	*	*		*		*	*	*	180.25	*	*

(1) Tutti i prezzi riportati nel prospetto sono calcolati in base al cambio del dollaro in lire 5.15.

Philadelphia.

DESTINAZIONI	Red Star Line	Norddeutscher Lloyd
Anversa	180.25	»
Brema	»	210

Nuova Orleans.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana	Anglo Italiana	La Patria
Genova	195.70	195.70	195.70
Napoli	195.70	195.70	195.70
Messina	195.70	195.70	195.70
Palermo	195.70	195.70	195.70
Da Palermo a Nuova Orleans (prepagato) .	185.40	185.40	185.40

Nota. — I prezzi sono calcolati al cambio del dollaro a lire 5.15.

America Centrale.

Avana.

DESTINAZIONI	Transatlantica di Barcellona	Compagnie Générale Transatlantique	Norddeutscher Lloyd	Pinillos, Izquierdo & C.
Genova	190	»	»	»
Barcellona	165	»	»	»
Cadice	165	»	»	150
Coruña	150	160	150	150
Santander	150	160	»	150
Canarie	»	»	»	150
Brema	»	»	170	»

Nota. — I prezzi ordinariamente si mantengono invariati tutto l'anno.
Tutte le Compagnie di navigazione vendono biglietti di chiamata (prepagati) agli stessi prezzi dei biglietti di passaggio, suindicati.

La Guayra.

DESTINAZIONI	Transatlantica di Barcellona	Compagnie Générale Transatlantique	La Veloce
Cadice	175	»	»
Barcellona	175	»	»
Genova	175	»	200
Napoli	175	»	200
Marsiglia	175	130	»
Da Barcellona, Cadice, Genova o Napoli a La Guayra (prepagato)	175	»	»
Da Marsiglia a La Guayra (prepagato). . .	»	175	»

America Meridionale.

Belem (Parà).

DESTINAZIONI	Booth Line	Amburghese Sud Americana	Ligure Brasiliana
Liverpool.	202. »	»	»
Lisbona	126.25	126.25	125. »
Havre	202. »	202. »	»
Amburgo	»	227.25	»
Genova	»	»	160. »
Napoli	»	»	172.60

Nota. — Vi è di più una sopratassa locale di circa 6 lire per ogni biglietto di 3ª classe.
 Pei biglietti di chiamata (prepagati) le tre Compagnie fanno pagare gli stessi prezzi, con la sopratassa indicata.

Pernambuco.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Messageries Maritimes	Chargeurs Réunis	Pacific Steam Navig. Company	Norddeut- scher Lloyd	Amburghese Americana
Cherbourg	202. »	»	»	»	»	»
Southampton	202. »	»	»	»	»	»
Bordeaux	»	225. »	»	»	»	»
Havre	»	»	150. »	»	»	»
Liverpool	»	»	»	227.25	»	»
Anversa	»	»	»	»	180. »	»
Brema	»	»	»	»	180. »	»
Amburgo	»	»	»	»	180. »	227.25
Rotterdam	»	»	»	»	»	227.25

Nota. — A tutti i prezzi sopraindicati è da aggiungere la tassa di reis 5000 imposta dal Governo brasiliano per ciascun passeggero di 3^a classe imbarcato.

I biglietti di chiamata hanno gli stessi prezzi dei biglietti di passaggio.

Bahia.

DESTINAZIONI	Transports maritimes	Messageries maritimes	Royal Mail	Pacific R. H. Mail	Amburghese Sud- Americana
Marsiglia	206	»	»	»	»
Genova	206	»	»	»	»
Napoli	206	»	»	»	»
Lisbona	»	»	»	176.05	»
Bordeaux	»	200	»	»	»
La Palice	»	»	»	188.60	»
Cherbourg	»	»	226.35	»	»
Boulogne	»	»	»	»	216

Santos.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Ligure Brasiliana	Transports Maritimes	Italia
Genova	150	150	150	140	150
Napoli	150	150	150	140	150
Marsiglia	150	150	150	140	150
Barcellona	150	150	175	140	160
Da Genova o Napoli a Santos (prepagato)	»	(1) 143	(1) 143	(1) 143	»

Nota. — Oltre i prezzi suindicati, i passeggeri devono pagare una tassa di reis 5000 imposta dal Governo brasiliano.

(1) Compresa la tassa di fr. 8 imposta dalla legge italiana sull'emigrazione.

Montevideo.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		La Veloce		Transatlantica di Barcellona	Italia	Transports Maritimes	Puglia	Geldense
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali					
Barcellona	190	165	190	165	190	165	165	165	165
Marsiglia	190	165	190	165	190	165	165	165	165
Genova	190	165	190	165	190	165	165	165	165
Napoli	190	165	190	165	190	165	165	165	165
Da Genova o Napoli a Montevideo (prepagati)	180	160	180	160	180	160	160	160	160

DESTINAZIONI	Navigazione	La Veloce	Italia	Puglia	Amburghese
	Generale Italiana				Sud- Americana
Genova	200. »	200. »	190. »	170. »	»
Napoli	200. »	200. »	190. »	170. »	»
Messina	210. »	210. »	200. »	180. »	»
Catania	210. »	210. »	200. »	180. »	»
Palermo	210. »	210. »	200. »	180. »	»
Barcellona (1).	205. »	205. »	195. »	»	»
Vigo (1).	»	»	»	»	200. »
Cadice (1)	»	»	»	»	»
Malaga (1)	»	»	»	»	»
Marsiglia	»	»	»	»	»
Cherbourg	»	»	»	»	225. »
Bordeaux	»	»	»	»	»
La Pallice	»	»	»	»	»
Liverpool	»	»	»	»	»
Southampton	»	»	»	»	»
Lisbona	»	»	»	»	»
Amburgo	»	»	»	»	225. »
Brema	»	»	»	»	»
Anversa	»	»	»	»	»
Da Genova o Napoli a Buenos Aires (prepagato)	197.50	197.50	»	»	»
Da Messina o Palermo a Buenos Aires (prepagato)	207.50	207.50	185. »	»	»

Nota. — Queste notizie furono comunicate dalla Camera italiana di commercio ed arti di Buenos Aires.

Aires.

Transatlantica di Barcellona	A. Falch e C.	Transports Maritimes	Pacific S. N. C.	Royal Mail	Messageries Maritimes	Norddeutscher Lloyd
180. »	160. »	180. »	»	»	»	»
180 »	160. »	180. »	»	»	»	»
190. »	»	»	»	»	»	»
190. »	»	»	»	»	»	»
190. »	»	»	»	»	»	»
180. »	160. »	»	»	»	»	»
180. »	175. »	»	201.60	200. »	200. »	150. »
180 »	160. »	»	»	»	»	»
»	160. »	»	»	»	»	»
»	160. »	180. »	»	»	»	»
»	»	»	»	226.80	»	»
»	»	»	»	»	185. »	»
»	»	»	201.60	»	»	»
»	»	»	226.80	»	»	»
»	»	»	»	226.80	»	225. »
»	»	»	201.60	»	150. »	»
»	»	»	»	»	»	200. »
»	»	»	»	»	»	200. »
»	»	»	»	252. »	»	200. »
177 »	»	177.50	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»

1) Per i porti della Spagna si pagano 5 lire, in più per diritti dovuti al Governo spagnolo.

ALLEGATO C.

Noli praticati negli anni 1898, 1899, 1900 e 1901 per il trasporto di passeggeri
confronto con i noli massimi per le stesse destinazioni, stabiliti a

A. — Nuova

SOCIETÀ	PORTO di partenza	1898
Navigazione Generale Italiana	Genova	"
	Napoli	126
La Veloce	Genova	"
	Napoli	"
Anchor Line (ora Anglo-Italiana, noleggiatrice)	Genova	"
	Napoli	126 a 156
Cyprien Fabre e C. (ora La Patria, noleggiatrice)	Genova	"
	Napoli	126
Prince Line (ora Fornari, noleggiatore)	Genova	120
	Napoli	146 a 156
Hamburg-Amerika Linie.	Genova	120 a 125
	Napoli	156
Norddeutscher Lloyd	Genova	120 a 125
	Napoli	156 a 166
Transatlantica di Barcellona.	Genova	"
	Napoli	"

(1) I dati contenuti nel presente prospetto, per gli anni 1898, 1899, 1900 e per i primi 8 mesi del 1901, sono stati forniti dai RR. Ispettori dell'emigrazione dei porti di Genova, Napoli e Palermo.

di 3^a classe dall'Italia a Nuova York, a Rio de Janeiro e Santos, e al Plata, in norma della legge 31 gennaio 1901 per gli anni 1902 e 1903 (1).

York.

1899	1900	1901		1902 (2)	1903 gennaio- agosto (2)
		gennaio- agosto	settembre- dicembre		
180	180	180	175 a 185	175 a 185	175 a 200
126 a 160	165	165 a 185			
"	"	175 a 190	170 a 185	175 a 185	175 a 200
"	"	175 a 185			
"	"	"	165 a 175	150 a 165	140 a 170
126 a 160	165	165 a 191			
"	"	"	165	160 a 180	150 a 195
126 a 160	165	165			
115	180 a 200	165 a 180	165	160 a 165	165 a 180
146 a 160	165 a 175	165 a 185			
125 a 200	200	200	165 a 210	155 a 190	140 a 190
156 a 186	191	165 a 191			
125 a 200	200	200	210	185	190 a 200
156 a 186	191	191			
"	180	180	175	175	175 a 180
"	"	165 a 180			

(2) Nell'allegato A a pag. 45 sono indicati dettagliatamente i noli consentiti ai vari vettori per ciascun piroscafo dall'attuazione della legge in poi. Nel presente prospetto sono indicati soltanto i più alti e i più bassi fra i noli massimi stabiliti dal Ministro o approvati dal Commissariato.

SOCIETÀ	PORTO di partenza	1898
Navigazione Generale Italiana	Genova Napoli	150 a 170 "
La Veloce	Genova Napoli	130 a 150 130
La Ligure-Brasiliana	Genova Napoli	130 a 150 "
Transports maritimes	Genova Napoli	100 a 140 "
Ottavio Zino	Genova Napoli	" "

C. —

SOCIETÀ	PORTO di partenza	1898
Navigazione Generale Italiana	Genova Napoli	170 "
La Veloce	Genova Napoli	" "
Italia	Genova Napoli	" "
Puglia (ora Saviotti, noleggiatore)	Genova Napoli	153 a 160 "
Gelidense	Genova Napoli	" "
Transports maritimes	Genova Napoli	153 a 160 160 a 176
Transatlantica di Barcellona	Genova Napoli	" "

e Santos (Brasile).

1899	1900	1901		1902	1903 gennaio- -agosto
		gennaio- -agosto	settembre- -dicembre		
140 a 150	150	150 a 170	{ 165	160	165 a 180
"	"	"			
140 a 170	150 a 170	150	{ 165 a 175	160	165 a 180
150	150 a 170	150 a 170			
150	130 a 160	150	{ 165	160 a 185	160 a 185
"	"	"			
110 a 150	150 a 170	150 a 170	{ 150 a 165	160	165
150 a 160	"	110			
"	"	"	{ 165	160	165
"	"	150			

Plata.

1899	1900	1901		1902	1903 gennaio- -agosto
		gennaio- -agosto	settembre- -dicembre		
170 a 200	180 a 220	170 a 200	{ 170 a 230	170 a 185	185 a 200
"	"	"			
160 a 200	180 a 220	200	{ 170 a 210	170 a 175	185 a 200
180	"	170			
"	200	125 a 150	{ 175 a 200	170 a 175	185
"	"	"			
150 a 180	180 a 200	150	{ 150 a 180	"	"
"	"	"			
"	180 a 200	100 a 170	{ 170 a 180	"	"
"	180 a 200	100			
150 a 180	180 a 200	150	{ 150 a 190	170	180
160 a 180	"	"			
"	180 a 200	150 a 200	{ 175 a 190	170	180
"	"	165 a 180			

ALLEGATO D.

Noli effettivamente praticati dai vettori nei mesi di aprile, maggio, giugno, luglio e agosto 1903.

Aprile.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri	praticati dal vettore
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Regina Margherita	Genova	Plata	230	200	200
Umbria	Id.	Nuova York	200	195 *	200
Lombardia	Id.	Id.	200	195 *	200
Scellia	Id.	Plata	230	200	200
Manilla	Id.	Nuova Orleans	200	195 *	200
Washington	Id.	Nuova York	190	185 *	190
Sardegna	Id.	Id.	200	195 *	200
Orione	Id.	Plata	230	200	200
<i>La Veloce.</i>					
Duchessa di Genova	Genova	Brasile	190	180	170
		Plata	210	200	200
Città di Genova	Id.	Nuova York	185	175 *	180
Nord America	Id.	Id.	195	195 *	195 (1)
Venezuela	Id.	Plata	210	200	185
Città di Torino	Id.	Nuova York	185	175 *	180
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
Lahn	Genova	Nuova York	195	195 *	200
Weimar	Id.	Id.	190	190 *	190
König Albert	Id.	Id.	200	190 *	195
Trave	Id.	Id.	195	195 *	200
Prinzess Irene	Id.	Id.	200	190 *	195

NB. — Con decreto del Commissariato in data 13 marzo 1903, ai vettori venne consentito un aumento di cinque lire sui noli massimi per gli Stati Uniti, già fissati o approvati per il primo quadrimestre; e ciò in vista della maggiore tassa di sbarco a carico dei vettori, stabilita dal Governo federale. Sono segnate con asterisco le cifre dei noli massimi che con il detto decreto furono elevate di lire 5, per l'aumento della tassa di sbarco.

(1) Il vettore praticò il nolo di lire 195 per gli emigranti imbarcati a Genova; e di lire 200 per quelli imbarcati a Napoli.

Segue Aprile.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri	praticati dal vettore
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Auguste Victoria	Napoli	Nuova York	210	195 *	200
Phoenicia	Genova	Id.	200	185 *	190
<i>Italia.</i>					
Toscana	Genova	Plata	210	185	185
Ravenna	Id.	Nuova York	190	175 *	180
<i>La Patria.</i>					
Gallia	Napoli	Nuova York	165	160 *	165
Patria	Id.	Id.	165	160 *	165
Roma	Id.	Id.	185	185 *	190
Massilia	Id.	Id.	165	150 *	155
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Montserrat	Genova	Centro America . . .	200	195	195
Manuel Calvo	Id.	Nuova York	185	175 *	180
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>					
Minas	Genova	Brasile	180	160	160
<i>Giuseppe Fornari.</i>					
Trojan Prince	Napoli	Nuova York	165	160 *	165
Sicilian Prince	Id.	Id.	175	175 *	180

Segue Aprile.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri	prelevati dal vettore
<i>Anglo-Italiana.</i>					
California.	Napoli	Nuova York	160	140 *	145
Victoria.	Id.	Id.	160	145 *	150
Calabria	Id.	Id.	170	160 *	165
<i>Ottavio Zino.</i>					
Attività.	Genova	Nuova York	180	160 *	165
<i>Dominion Line.</i>					
Cambroman	Genova	Boston	180	175 *	180
Commonwealth	Napoli	Id.	190	190 *	195
<i>Transports maritimes.</i>					
Italie	Genova	Brasile	200	165	160
Algérie	Id.	Plata	200	180	180
Aquitaine.	Id.	Brasile	200	165	160
<i>Ercole Saviotti.</i>					
Regina Elena	Napoli	Nuova York	170	170 *	175
<i>Giacomo Rossi.</i>					
San Gottardo.	Genova	Nuova York	160	160 *	160

Maggio.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri	praticati dal vettore
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Liguria	Genova	Nuova York	205	200	195
Sirio	Id.	Plata	230	200	200
Marco Minghetti	Id.	Nuova York	195	180	180
Umbria	Id.	Id.	205	200	195
Regina Margherita	Id.	Plata	230	200	200
<i>La Veloce.</i>					
Duca di Galliera	Genova	Nuova York	200	200	190
Città di Napoli	Id.	Id.	200	190	185
Sav.ia	Id.	Plata	230	200	190
Las Palmas	Id.	Brasile	180	165	160
Città di Milano	Id.	Nuova York	200	180	180
Centro America	Id.	Plata	210	200	185
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
Gera	Genova	Nuova York	190	190	190
Hohenzollern	Id.	Id.	200	200	200
Weimar	Id.	Id.	190	190	190
König Albert	Id.	Id.	200	200	200
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Belgravia	Napoli	Nuova York	200	180 *	185 (1)
Palatia	Genova	Id.	200	190	190
Phoenicia	Id.	Id.	200	190	190
<i>Italia.</i>					
Antonina	Genova	Plata	210	185	185
La Plata	Id.	Id.	210	185	185

(1) La partenza del Belgravia era annunciata per il 30 aprile. Il nolo massimo indicato (L. 180) è quello stabilito dal Ministro degli Affari Esteri, per il primo quadrimestre 1903, nolo che fu aumentato di lire 5 con il decreto del Commissariato del 13 marzo 1903.

Segue Maggio.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri	praticati dal vettore
<i>La Patria.</i>					
Germania	Napoli	Nuova York	200	195	195
Gallia	Id.	Id.	175	165	165
Neustria	Id.	Id.	165	150	150
Roma	Id.	Id.	200	190	190
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Léon XIII	Genova	Centro America . . .	200	195	195
Montevideo	Id.	Nuova York	185	180	170
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>					
Re Umberto	Genova	Brasile	160	160	160
Colombo	Id.	Brasile	160	160	160
		Parà	185	185	185
<i>Giuseppe Fornari.</i>					
Napolitan Prince	Genova	Nuova York	180	170	170
Trojan Prince	Napoli	Id.	170	165	165
<i>Anglo-Italiana.</i>					
Hesperia	Napoli	Nuova York	160	145	145
Bolivia	Id.	Id.	160	145	145
Perugia	Id.	Id.	175	170	170
<i>Dominion Line.</i>					
Vancouver	Genova	Boston	185	175	175
Cambroman	Id.	Id.	185	175	175
<i>Transports maritimes.</i>					
France	Genova	Brasile	200	195	160
		Plata	200	180	180
Provence	Id.	Plata	200	180	180
Les Alpes	Id.	Brasile	200	195	160
<i>Società Anonima Genovese.</i>					
Governor	Genova	Plata	175	170	170

Giugno.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri	praticati dal vettore
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Lombardia	Genova	Nuova York	205	200	195
Sardegna	Id.	Id.	205	200	195
Sicilia	Id.	Plata	230	200	200
Manilla.	Id.	Nuova York	195	180	180
<i>La Veloce.</i>					
Duchessa di Genova	Genova	Plata	210	200	185
Nord America.	Id.	Nuova York	200	200	185
Città di Torino	Id.	Plata.	200	185	180
Città di Genova	Id.	Brasile.	180	165	160
Città di Napoli	Id.	Nuova York	200	190	180
Duca di Galliera	Id.	Plata	200	200	185
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
Lahn	Genova	Nuova York	200	200	200
Prinzess Irene	Id.	Id.	200	200	200
Hohenzollern	Id.	Id.	200	200	200
<i>Italia.</i>					
Toscana	Genova	Plata	210	185	185
Ravenna	Id.	Id.	210	185	185
<i>La Patria.</i>					
Patria	Napoli	Nuova York	170	165	165
Germania.	Id.	Id.	195	195	195

Segue Giugno.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	essati dal Ministro degli Esteri	praticati dal vettore
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Buenos Aires	Genova	Centro America . . .	200	195	195
		Nuova York	185	180	165
Montserrat	Id.	Avana	200	200	200
		Vera Cruz	225	225	225
<i>La Ligure-Brasiliana</i>					
Rio Amazonas	Genova	Brasile	160	160	160
<i>Giuseppe Fornari.</i>					
Sicilian Prince	Napoli	Nuova York	180	180	170
Napolitan Prince	Id.	Id.	180	170	170
<i>Anglo-Italiana.</i>					
Algeria	Napoli	Nuova York	160	150	150
California	Id.	Id.	160	140	140
Calabria	Id.	Id.	175	170	170
<i>Dominion Line.</i>					
Vancouver	Napoli	Boston	185	175	175
<i>Transports maritimes.</i>					
Italie	Genova	Brasile	200	165	160
		Plata	200	180	180
Algérie	Id.	Plata	200	180	180
Espagne	Id.	Brasile	200	165	160

Luglio.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri	praticati dal vettore
Navigazione Generale Italiana.					
Orione	Genova	Plata	230	200	200
Umbria	Id.	Nuova York	205	200	195
Washington	Id.	Id.	195	190	180
Sirio	Id.	Plata	230	200	200
Veloce.					
Venezuela	Genova	Centro America . . .	200	200	200
Città di Milano.	Id.	Nuova York	190	180	170
Savola	Id.	Plata	230	200	200
Las Palmas	Id.	Brasile.	180	165	160
Nord America	Id.	Nuova York	200	200	185
Norddeutscher Lloyd.					
Lahn	Genova	Nuova York	200	200	200
Hamburg Amerika Linie.					
Sicilia.	Napoli	Nuova York	150	145	145
Italia.					
Antonina	Genova	Plata	210	185	185
La Plata	Id.	Id.	210	185	185
La Patria.					
Massilia	Napoli	Nuova York	160	150	150
Roma.	Id.	Id.	195	190	190

Segue Luglio.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri	praticati dal vettore
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Manuel Calvo	Genova	Centro America . . .	200	195	195
Leone XIII.	Id.	Nuova York	185	180	165
P. de Satrustegui	Id.	Plata	200	180	165
<i>Ligure Brasiliana.</i>					
Re Umberto	Genova	Brasile.	160	160	160
Colombo	Id.	Brasile { Belem. . .	160	160	160
		{ Manaos . .	185	185	185
<i>Giusepps Fornari.</i>					
Sicilian Prince	Napoli	Nuova York	180	180	170
<i>Anglo-Italiana.</i>					
Victoria.	Napoli	Nuova York	160	145	145
Perugia.	Id.	Id.	175	170	170
<i>Dominion Line.</i>					
Cambroman	Napoli	Boston	185	(1) 180	180
<i>Transports Maritimes.</i>					
Aquitaine	Genova	Brasile.	200	165	160
		Plata	200	180	180
Provence	Id.	Brasile.	200	165	160

(1) La « Dominion Line » fu autorizzata provvisoriamente a praticare nolo di lire 180.

Agosto.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri	praticati dal vettore
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Lombardia	Genova	Nuova York	205	200	180
Liguria	Id.	Id.	205	200	180
Orione	Id.	Plata	230	200	200
<i>Veloce.</i>					
Centro America.	Genova	Centro America . . .	200	200	200
Città di Napoli	Id.	Nuova York	200	190	170
Duchessa di Genova	Id.	Plata	210	200	185
Città di Genova	Id.	Brasile.	180	165	160
Città di Milano.	Id.	Nuova York	190	180	165
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
Hohenzollern	Genova	Nuova York	200	200	200
Prinzess Irene	Id.	Id.	200	200	200
<i>Italia.</i>					
Toscana	Genova	Plata	210	185	185
Ravenna	Id.	Id.	210	185	185
<i>La Patria.</i>					
Germania.	Napoli	Nuova York	195	195	195
Patria.	Id.	Id.	170	165	165
Roma.	Id.	Id.	195	190	190
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Montevideo	Genova	Centro America . . .	200	195	195
Buenos Aires.	Id.	Nuova York	185	180	165

Segue Agosto.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri	praticati dal vettore
<i>Ligure Brasiliana.</i>					
Rio Amazonas	Genova	Brasile.	160	160	160
<i>Giuseppe Fornari.</i>					
Napolitan Prince	Napoli	Nuova York	180	170	170
<i>Anglo-Italiana.</i>					
California.	Napoli	Nuova York	160	140	140
Calabria	Id.	Id.	175	170	170
<i>Dominion Line.</i>					
Vancouver	Napoli	Boston.	185	(1) 180	180
Cambroman.	Id.	Id.	185	(1) 180	180
<i>Transports Maritimes.</i>					
Italie	Genova	Brasile.	200	165	160
		Plata	200	180	180
Les Alpes	Id.	Brasile.	200	165	160

(1) Vedi nota a pag. 82.

Velocità dei piroscafi (1).

PIROSCAFI	PROVA speciale di velocità	LINEE America settentrionale e centrale		LINEE America meridionale	
		Numero dei viaggi compiuti	Velocità media in base ai viaggi	Numero dei viaggi compiuti	Velocità media in base ai viaggi
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Umbria	14.75	2	14.42	4	14.74
Sicilia	15.06*	10	13.64	1	14.20
Sardegna	15.00*	9	13.48	»	»
Liguria	15.41*	12	13.35	»	»
Lombardia	15.06*	11	13.25	»	»
Regina Margherita	16.76*	»	»	5	14.95
Orione	14.80*	»	»	9	14.82
Sirio	15.86*	»	»	8	14.86
Perseo	14.88*	»	»	8	14.68
Washington	13.13*	4	12.09	5	13.05
Archimede	13.62*	3	11.89	»	»
Marco Minghetti	14.13*	3	11.44	»	»
Manilla	14.55*	4	12.16	2	11.75
Piemonte	12.40	4	11.29	3	10.30
Etruria	12.20	3	10.78	1	10.89
Vincenzo Florio	13.95*	»	»	»	»
<i>La Veloce.</i>					
Savoia	17.33	»	»	9	14.21
Duca di Galliera	13.58*	2	14.20	7	13.19
Nord America	14.00	12	12.98	»	»
Centro America	13.15*	1	12.82	8	13.36
Venezuela	14.41	»	»	6	13.19

(1) Le prove di velocità sono regolate dall'art. 96 del Regolamento sull'emigrazione. Sono segnate con asterisco le cifre che indicano la velocità desunta non dalla prova speciale ma da altre prove.

Le cifre che indicano la velocità effettiva dei piroscafi in navigazione, si riferiscono ai viaggi compiuti in servizio di emigrazione, dal settembre 1901 a giugno 1903.

PIROSCAFI	PROVA speciale di velocità	LINEE America settentrionale e centrale		LINEE America meridionale	
		Numero dei viaggi compiuti	Velocità media in base ai viaggi	Numero dei viaggi compiuti	Velocità media in base ai viaggi
Duchessa di Genova	13.19*	>	>	10	13.10
Città di Napoli	13.04	5	12.69	>	>
Città di Milano	13.05	11	11.38	1	10.77
Città di Torino	13.26	9	11.09	2	11.25
Eas Palmas	12.09	3	11.06	6	11.07
Città di Genova	11.94	3	10.73	6	10.83
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
Lahn	16.97*	14	16.33	>	>
Trave	16.20	15	16.10	>	>
Prinzess Irene	17.48	1	15.53	>	>
König Albert	16.03	1	15.38	>	>
Hohenzollern	>	9	15.10	>	>
Neckar	13.46*	1	13.72	>	>
Gera	13.90	1	13.78	>	>
Weimar	13.84	3	13.09	>	>
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Auguste Victoria	17.87*	2	16.85	>	>
Palatia	14.25	5	12.34	>	>
Phoenicia	14.08	6	12.07	>	>
Scotia	12.20	5	10.37	>	>
Sicilia	12.14	4	10.36	>	>
Georgia	12.45	3	9.83	1	10.48
Belgravia	13.36	>	>	>	>
Moltke	15.17*	>	>	>	>

PIROSCAFI	PROVA speciale di velocità	LINEE America settentrionale e centrale		LINEE America meridionale	
		Numero dei viaggi compiuti	Velocità media in base ai viaggi	Numero dei viaggi compiuti	Velocità media in base ai viaggi
<i>Italia.</i>					
Ravenna	12.85	3	11.89	6	12.15
Toscana	12.90	»	»	9	11.95
La Plata	12.80	»	»	10	11.71
Antonina	13. »	»	»	10	11.49
<i>La Patria.</i>					
Germania	17.78	2	13.55	»	»
Roma	17.10	10	14.34	»	»
Gallia	13.98	9	10.94	»	»
Patria	13.44	9	10.87	»	»
Massilia	11.83	8	10.59	»	»
Neustria	13.18	7	10.58	»	»
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Montevideo	13. »*	3	13.12	»	»
Buenos Aires	14.82	4	12.33	»	»
Leone XIII	13.50	2	12.67	2	12.67
Manuel Calvo	13. »*	4	12.19	»	»
P. de Satrustegui	12.60	»	»	4	13.16
Montserrat	13.79	»	»	»	»
<i>La Ligure Brasiliana.</i>					
Re Umberto	12.43	»	»	9	11.26
Rio Amazonas	12.13	1	10.33	6	11.04
Minas	12.23	»	»	9	10.85
Colombo	11.66	»	»	9	10.67

PIROSCAFI	PROVA speciale di velocità	LINEE America settentrionale e centrale		LINEE America meridionale	
		Numero dei viaggi compiuti	Velocità media in base ai viaggi	Numero dei viaggi compiuti	Velocità media in base ai viaggi
<i>Giuseppe Fornari.</i>					
Napolitan Prince	14.75	3	13.42	»	»
Sicilian Prince	14.26	3	12.40	»	»
Spartan Prince	12.37	4	11.29	»	»
Trojan Prince	12.30	10	11.43	»	»
<i>Anglo-Italiana.</i>					
Calabria.	14.04	11	11.76	»	»
Perugia	13.60	10	11.23	»	»
Algeria	11.58	6	10.37	»	»
Hesperia	11.70	7	10.32	»	»
Victoria	12.10	5	10.20	»	»
Bolivia	12.76	5	9.83	»	»
California	12.66	4	9.87	»	»
<i>Ottavio Zino.</i>					
Equità	11.53	2	11.52	4	10.97
Attività	11.54	2	10.07	3	10.71
<i>Dominion Line.</i>					
Commonwealth	15.26*	6	14.28	»	»
New England	15.30*	3	13.61	»	»
Vancouver	15.06	8	12.33	»	»
Cambroman	14.35	8	11.66	»	»

PIROSCAFI	PROVA speciale di velocità	LINEE America settentrionale e centrale		LINEE America meridionale	
		Numero dei viaggi compiuti	Velocità media in base ai viaggi	Numero dei viaggi compiuti	Velocità media in base ai viaggi
<i>Transports Maritimes.</i>					
Espagne	13.06*	»	»	9	13.09
France	13.60	»	»	5	12.91
Italie	13.05*	»	»	8	12.82
Provence	13.04	»	»	8	12.61
Aquitaine	13.01	»	»	4	11.86
Les Alpes	13.06	»	»	6	11.79
Algérie	13.17*	»	»	3	11.43
Les Andes	12.19	»	»	3	11.21
Orléanais	11.90	»	»	2	10.98
Nivernais	11.96	»	»	1	10.95
<i>Ercole Saviotti.</i>					
Regina Elena	12.25	3	12.15	3	12.14
Balilla	11.60	3	9.99	1	11.23
<i>Società Anonima Genovese.</i>					
Governor	11.90	1	10.23	2	11.08
<i>Giacomo Rossi.</i>					
San Gattardo	12.01	»	»	»	»

ALLEGATO F.

PARERE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DI MARINA.

(Adunanza dell'11 agosto 1903).

Presenti: Vice-ammiraglio PALUMBO, presidente — Vice-ammiraglio MIRABELLO, membro ordinario — Contrammiraglio GAVOTTI, membro ordinario — Direttore generale GUERCI, membro ordinario — Ispettore macchinista SANGUINETTI, membro ordinario — Ispettore della Capitanerie di porto, direttore generale della marina mercantile, FIORITO, membro straordinario.

*Determinazione dei noli per il trasporto degli emigranti,
durante il 3° quadrimestre 1903.*

Veduta la nota ministeriale con la quale il Consiglio, a termini dell'articolo 14 della legge sull'emigrazione, è chiamato a pronunciarsi circa la misura dei noli massimi da stabilirsi pel 3° quadrimestre del corrente anno, in seguito al rifiuto opposto da alcuni vettori di accettare i prezzi dei noli proposti dal Commissariato dell'emigrazione, come è avvenuto nei quadrimestri precedenti;

Udita la lettura della relazione, nella quale sono riassunte sia le argomentazioni svolte dai vettori a giustificazione degli aumenti richiesti, sia le ragioni per le quali il Commissariato crede equo di fissare i noli nella misura da esso proposta;

Tenuti presenti i criteri di massima adottati nelle precedenti deliberazioni e dopo ampia ed esauriente discussione;

Visto che in generale i vettori hanno proposto pel prossimo quadrimestre gli stessi noli domandati per quello in corso, ma che non furono accettati integralmente, pur avendo alcuni di essi praticati nel 2° quadrimestre noli inferiori a quelli fissati;

Visti i concordi pareri della Direzione generale della Marina mercantile, delle principali Camere di commercio e degli ispettori di emigrazione circa la convenienza di mantenere, per la massima parte, gli attuali noli abbastanza equi, salvo qualche lieve variazione per alcuni piroscafi;

Tenuto presente che in generale non si sono verificate variazioni di rilievo per quanto riguarda le condizioni del mercato mondiale pel trasporto dei passeggeri di terza classe;

Il Consiglio si pronuncia, in massima, favorevole al mantenimento dei noli attuali, salvo in taluni casi qualche lieve aumento o diminuzione per meglio graduare, come ha riconosciuto il Commissariato stesso, i noli fra i vari piroscafi, ed eliminare possibilmente ogni disparità di trattamento fra piroscafi in condizioni pressochè uguali. Ed accettando per tali aumenti o diminuzioni il limite di lire 5 proposto dal Commissariato, il Consiglio è di avviso che, per quanto concerne i vettori, i quali, o per tutti i propri piroscafi e per tutte le linee, o solo per alcuni piroscafi e per alcune linee, non recedettero dalle loro pretese, i noli pel 3° quadrimestre del corrente anno potrebbero essere equamente fissati come segue:

1° Società *Italia*. Tenuto conto delle giuste considerazioni fatte dal Commissariato e riassunte dal relatore nella sua relazione, alle quali si può anche aggiungere che, per le linee del Sud America, i noli pel viaggio di ritorno sono aumentati, per il cresciuto traffico delle merci, si ritiene equo il nolo stabilito pel quadrimestre in corso per i piroscafi di detta Società, tanto per le linee del Nord America quanto per le altre.

2° *Transports maritimes*. Considerato che i noli proposti dal Commissariato e che sono quelli del quadrimestre in corso, in lire 165 per il Brasile e lire 180 per il Plata, sono abbastanza remunerativi, e che il servizio fatto dalla Società avrebbe dato luogo a qualche lagnanza per i viaggi di ritorno, si ritiene che i noli suddetti possano essere approvati per il prossimo quadrimestre.

3° *Transatlantica di Barcellona*. Per le considerazioni svolte dal relatore, cui il Consiglio si associa, si approva che siano mantenuti i noli attuali di lire 180 per la linea di New York (mantenendosi anche i noli del secondo quadrimestre per i prolungamenti di questa linea e cioè lire 200 per l'Avana, lire 225 per Vera Cruz) e lire 195 per la linea del Centro America, mentre per la linea del Plata si potrebbe accordare un aumento di lire 5, portando così il nolo da lire 180, com'è attualmente, a lire 185.

4° Società *La Veloce*. Anche per i piroscafi di questa Società si ritengono equi i noli proposti dal Commissariato, e solo si riconosce giusto di aumentare per la linea di Nuova York quello del piroscafo " Città di Napoli ", che, per le sue qualità nautiche, non può essere classificato in 2ª categoria. Per questo piroscafo sembra che il nolo potrebbe essere equamente fissato in lire 190 come pel quadrimestre in corso.

5° Società *Anglo Italiana*. A riguardo dei piroscafi di questa Società, *Algeria, Hesperia, Bolivia, Victoria* e *California*, che non sono certo fra i

migliori per velocità, assetto interno, trattamento ecc., non si ravvisano giustificate le richieste di aumento, ma si ritengono invece equi, per le scarse qualità nautiche di essi, i noli attuali, come fu proposto dal Commissariato.

6° *Dominion Line*. Per le ragioni addotte nella relazione, cioè per uguaglianza di trattamento con piroscafi consimili di altri vettori, e viste anche le osservazioni, a cui ha dato luogo il servizio per parte di detta Società, si approvano i noli proposti dal Commissariato pel prossimo quadrimestre.

7° *Ercole Saviotti*. Non si ravvisa accettabile l'aumento richiesto da questo vettore pel piroscafo " Balilla ". Tenuto però conto dell'assetto di esso e del trattamento fatto agli emigranti, non sembra giustificata la riduzione proposta dal Commissariato per la linea degli Stati Uniti-è quindi si propone che, per questa linea sia mantenuto il nolo attuale di lire 165, e per quella dal Plata sia fissato il nolo di lire 170.

8° *Ottavio Zino*. Il Consiglio, mentre riconosce fondate le ragioni addotte dal Commissariato per negare il forte aumento richiesto, da lire 165 a lire 180, per gli Stati Uniti, tuttavia, associandosi all'avviso del relatore, ritiene che sia il caso di accordare un aumento di lire 5 sui noli proposti dal Commissariato stesso, pei piroscafi " Attività " ed " Equità ", di detto vettore e principalmente per quello avente una velocità superiore alle 11 miglia, visto che per piroscafi di altri vettori, dotati di velocità inferiore od uguale all'incirca, vennero stabiliti noli da lire 170 a lire 180.

9° *Giacomo Rossi*. Si approvano i noli proposti dal Commissariato pel piroscafo " San Gottardo ", che si ravvisano equi ed in relazione alle scarse qualità nautiche di esso.

10° *Società Anonima Genovese*. Pel piroscafo di questa Società si approva che siano mantenuti i noli del quadrimestre in corso, in conformità alla proposta del relatore, e per le ragioni da esso addotte, a cui il Consiglio si associa.

Firmati: FIORITO, SANGUINETI, GUERCI, GAVOTTI, MIRABELLO, PALUMBO.

MOVIMENTO DELL'EMIGRAZIONE ITALIANA

per paesi transoceanici nel 3° trimestre dell'anno 1903.

Diamo qui appresso notizia del numero degli emigranti partiti durante il 3° trimestre del corrente anno dai porti di Genova, Napoli e Palermo. Aggiungiamo le cifre degli emigranti provenienti dall'Italia e partiti nello stesso periodo di tempo dal porto di Havre con i piroscafi della *Compagnie Générale Transatlantique*, autorizzata come vettore per la linea Havre-Nuova York. I dati seguenti sono estratti dai registri di contabilità del Commissariato, nei quali è presa nota delle tasse versate dai vettori in ragione del numero degli emigranti trasportati (articolo 28 della legge sull'emigrazione).

Il totale degli emigranti partiti durante i mesi di luglio, agosto e settembre dell'anno 1903 fu di 47,754, in confronto di 43,330 partiti nei corrispondenti mesi dell'anno precedente, con una differenza in più, per quest'anno, di 4424.

Emigranti partiti dal 1° luglio al 30 settembre 1903, in confronto di quelli partiti nei mesi corrispondenti dell'anno precedente.

PORTI di destinazione	ANNO 1902					ANNO 1903				
	Porti d'imbarco				Totale	Porti d'imbarco				Totale
	Genova	Napoli	Palermo	Havre		Genova	Napoli	Palermo	Havre	
Stati Uniti	1,923	27,178	4,139	2,357	35,597	2,202	28,410	4,677	2,838	38,127
Brasile	1,549	1,127	»	»	2,676	1,623	618	»	»	2,241
Plata	4,918	99	»	»	5,017	7,148	»	»	»	7,148
Altre destinazioni	40	»	»	»	40	238	»	»	»	238
Totale . . .	8,430	28,404	4,139	2,357	43,330	11,211	29,028	4,677	2,838	47,754

Gli emigranti partiti nel 3° trimestre dell'anno 1903, in confronto del 3° trimestre dell'anno 1902, si dividevano per età come appresso:

	3° trimestre 1902	3° trimestre 1903
Al di sotto di un anno	765	780
Da un anno a 5 anni non compiuti . .	2,697	2,777
Da 5 a 10 anni non compiuti	2,753	2,790
Da 10 anni in su	37,115	41,407

Durante il 3° trimestre 1903 il minor numero di emigranti si ebbe nel mese di luglio (11,961); maggiore fu il numero nei mesi di settembre (20,838) e di agosto (14,955).

Nel prospetto che segue indichiamo il numero degli emigranti partiti mensilmente dal 1° luglio al 30 settembre 1903, divisi per porti d'imbarco e porti di destinazione.

Movimento dell'emigrazione italiana per paesi transoceanici
avvenuta dal 1° luglio al 30 settembre 1903.

MESI	PORTI D'IMBARCO	EMIGRANTI secondo i porti di destinazione					TOTALE
		Plata	Brasile	Stati Uniti	America centrale	Stati del Pacifico	
Luglio 1903 . . .	Genova	1,287	504	528	59	10	2,388
	Napoli	»	195	8,112	»	»	8,307
	Palermo	»	»	752	»	»	752
	Havre	»	»	514	»	»	514
	Totale . . .	1,287	699	9,906	59	10	11,961
Agosto 1903 . . .	Genova	1,542	458	742	59	10	2,811
	Napoli	»	212	9,619	»	»	9,831
	Palermo	»	»	1,355	»	»	1,355
	Havre	»	»	958	»	»	958
	Totale . . .	1,542	670	12,674	59	10	14,955
Settembre 1903 .	Genova	4,319	661	932	100	»	6,012
	Napoli	»	211	10,679	»	»	10,890
	Palermo	»	»	2,570	»	»	2,570
	Havre	»	»	1,366	»	»	1,366
	Totale . . .	4,319	872	15,547	100	»	20,838
Totale dal 1° luglio al 30 settembre 1903 . .		7,148	2,241	38,127	218	20	47,754

Segue il prospetto riassuntivo dell'emigrazione italiana per paesi transoceanici dal 1° gennaio 1902 al 30 settembre 1903, colla indicazione della tassa pagata dai vettori.

**Emigranti italiani partiti per paesi transoceanici
dal 1° gennaio 1902 al 30 settembre 1903.**

M E S I	EMIGRANTI SECONDO I PORTI DI DESTINAZIONE							Ammontare della tassa pagata dai vettori
	Plata	Brasile	Stati Uniti	America centrale	Paesi del Pacifico	Australia	Totale	
1902.								
Gennaio	3,306	5,772	7,531	56	14	»	16,679	116,378
Febbraio	2,502	4,175	15,450	69	104	62	22,362	165,996
Marzo	1,684	4,005	27,023	50	7	»	32,769	248,222
Aprile	1,740	1,494	28,146	65	25	»	31,470	240,418
Maggio	2,280	617	30,766	79	13	»	33,755	253,946
Giugno	1,001	725	13,490	46	»	»	15,262	111,986
Luglio	1,199	973	9,020	»	17	»	11,209	80,348
Agosto	1,237	627	10,247	1	»	»	12,112	87,766
Settembre	2,581	1,076	16,330	»	22	»	20,009	145,212
Ottobre	6,284	2,137	16,684	26	18	»	25,149	182,636
Novembre	5,866	1,588	12,250	67	20	»	19,791	144,386
Dicembre	2,420	762	8,408	56	21	»	11,667	84,586
Totale dal 1° gennaio al 31 dicembre 1902. . . .	32,100	23,951	195,345	515	261	62	252,234	1,861,880
1903.								
Gennaio	1,924	954	11,157	50	19	»	14,104	106,090
Febbraio	1,408	675	21,864	34	13	»	23,994	185,792
Marzo	1,929	1,187	37,450	65	20	»	40,652	314,848
Aprile	1,804	796	35,928	51	29	»	38,608	294,124
Maggio	1,628	1,139	27,498	104	17	»	30,386	227,942
Giugno	1,431	711	14,948	72	19	»	17,181	126,016
Luglio	1,287	699	9,906	59	10	»	11,961	86,860
Agosto	1,542	670	12,674	59	10	»	14,955	109,086
Settembre	4,319	872	15,547	100	»	»	20,838	152,024
Totale dal 1° gennaio al 30 settembre 1903 . . .	17,272	7,703	186,072	595	137	»	212,679	1,602,782

AVVERTENZE AGLI EMIGRANTI ITALIANI

intorno ad alcuni paesi esteri

Colonizzazione nella Repubblica dell'Equatore. — Fu presentata al Governo della Repubblica dell'Equatore una proposta per colonizzazione di terreni, i quali si trovano in una zona, per il cui possesso verte contesa fra il Governo dell'Equatore e quello del Perù. Si vorrebbero trarre dall'Italia famiglie agricole per quella intrapresa.

Non sapendosi quali garanzie reali siano offerte ai coloni per assicurare ad essi l'occupazione ed in seguito la proprietà della terra, il Commissariato invita le autorità governative e comunali a dissuadere gli agricoltori dall'assumere impegno e a denunciare all'autorità giudiziaria coloro che volessero arruolare dei lavoratori per la suddetta impresa (*Circolare n. 89 in data 14 ottobre 1903*).

Gibuti. — Il Governatore di Gibuti, con ordinanza del 15 agosto 1903, ha disposto che nessun immigrante sia ammesso a sbarcare in quella colonia, se non provi di avere assicurata un'occupazione mediante contratto stipulato con un imprenditore solvibile, che si impegni a sostenere eventualmente le spese del suo rimpatrio.

Gli immigranti che non si trovassero nelle condizioni sopra indicate, dovranno dimostrare di possedere una somma non inferiore a 200 franchi.

I signori prefetti e sottoprefetti e i sindaci del Regno vorranno (ai termini del regio decreto 20 novembre 1902) rifiutare i passaporti e i nulla osta per Gibuti a quelle persone che non provassero di essere nelle condizioni previste dalle disposizioni suddette (*Circolare n. 90 in data 25 ottobre 1903*).

Corsica. -- Si raccomanda agli emigranti italiani che si recano in Corsica di munirsi del *passaporto per l'estero*, senza del quale, giunti nell'isola, sarebbe ad essi molto difficile trovar lavoro e potrebbero esser dichiarati in contravvenzione dalle autorità francesi (*Circolare n. 90 in data 25 ottobre 1903*).

INDICE

I. Prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti nel terzo quadrimestre del 1903.	Pag. 3
1. Decreto del Ministro degli affari esteri e deliberazione del Commissariato dell'emigrazione, relativi ai noli massimi per il trasporto degli emigranti, nel terzo quadrimestre 1903	3
A) Decreto del Ministro degli Affari Esteri.	3
B) Deliberazione del Commissariato dell'emigrazione	6
2. Relazione sui prezzi dei noli.	10
<i>Allegati alla relazione:</i>	
Allegato A. Noli massimi stabiliti dall'applicazione della legge sull'emigrazione fino al 3° quadrimestre 1903, confrontati coi noli proposti dai vettori e con quelli che il Commissariato avrebbe approvato per quest'ultimo quadrimestre	45
Allegato B. Noli praticati in alcuni porti esteri per il trasporto dei passeggeri di 3ª classe	55
Allegato C. Noli praticati negli anni 1898, 1899, 1900, 1901 per il trasporto dei passeggeri di 3ª classe dall'Italia a New York, a Rio de Janeiro e Santos, e al Plata, in confronto con i noli massimi per le stesse destinazioni stabiliti a norma della legge 31 gennaio 1901 per gli anni 1902 e 1903	70
Allegato D. Noli effettivamente praticati dai vettori nei mesi di aprile, maggio, giugno, luglio e agosto 1903	74
Allegato E. Velocità dei piroscafi.	85
Allegato F. Parere del Consiglio superiore di marina	90
II. Movimento dell'emigrazione per paesi transoceanici nel 3° trimestre dell'anno 1903.	93
III. Avvertenze agli emigranti italiani intorno ad alcuni paesi esteri:	
Colonizzazione nella Repubblica dell'Equatore	97
Gibuti	97
Corsica	98

Finito di stampare il 23 novembre 1903
