MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

R. COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1903. **N. 3.**

SOMMARIO.

I. Prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti nel primo quadrimestre dell'anno 1903.

A) Decreti del Ministro degli Affari Esteri e del Commissariato dell'emigrazione che stabiliscono i noli massimi.

B) Relazione sui prezzi dei noli.

C) Allegati.

II. L'immigrazione italiana nel distretto consolare di La Plata (Argentina).

III. Avvertenze agli emigranti italiani intorno ad alcuni paesi esteri (Spagna, Trieste, Russia, Siria, Africa del Sud).

ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.

VIA UMBRIA

—

1903

PREZZI DEI NOLI

per il trasporto degli emigranti nel primo quadrimestre del 1903

A. — Decreti del Ministro degli Affari Esteri e del Commissariato dell'emigrazione che stabiliscono i noli.

I.

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

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

Sentito il parere del Consiglio superiore di marina;

Decreta:

È stabilita la seguente tabella dei noli massimi che i vettori potranno percepire pel trasporto di emigranti dal 1° gennaio al 30 aprile 1903.

Roma, addì 17 dicembre 1902.

Il Ministro
PRINETTI.

N. B. — Il presente decreto fu pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 18 dicembre 1902, n. 294.

NOLI FISSATI COME MASSIMI PER IL TRASPORTO DI EMIGRANTI

dal 1° gennaio al 30 aprile 1903.

Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

Navigazione Generale Italiana.

Umbria	195
Sicilia	195
Sardegna	195
Liguria	195
Lombardia	195
Regina Margherita	195
Orione	195
Sirio	195
Perseo	195
Washington	185
Archimede	175
Marco Minghetti	175
Manilla	175

La Veloce.

Nord America	195
Savoia	195
Duca di Galliera	195
Centro America	195
Venezuela	195
Duchessa di Genova	195
Città di Napoli	185
Città di Genova	175
Città di Torino	175
Città di Milano	175

Italia.

Ravenna	175
Toscana	175
La Plata	175
Antonina	175

La Patria.

Roma	185
Gallia	160
Patria	160
Massilia	150
Neustria	150

Anglo-Italiana.

Calabria	160
Perugia	160
Algeria	150
Hesperia	145
Bolivia	145
Victoria	145
California	140
Karamania	140

Hamburg-Amerika Linie.

Palatia	185
Phoenicia	185
Sicilia	145
Scotia	145
Georgia	140

Giuseppe Fornari.

Sicilian Prince	175
Neapolitan Prince	175
Trojan Prince	160
Spartan Prince	160

Ottavio Zino.

Equità	160
Attività	160

Segue Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

Società anonima genovese.

Governor 155

Norddeutscher Lloyd.

Lahn 195
Trave 195
Aller 195
Hohenzollern 195
Neckar 195

Compagnia Transatlantica di Barcellona (1).

Buenos Aires 175
Leon XIII 175
Manuel Calvo 175
P. de Satrustegui 175
Montevideo 175
Montserrat 175

Dominion Line
(Da Napoli a Boston)

Vancouver 175
Cambroman 175

Navigazione Generale Italiana.
(Da Palermo a Nuova Orleans)

Manilla 195
Washington 195
Archimede 195
Marco Minghetti 195

Linee del Brasile.

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

Navigazione Generale Italiana.

Regina Margherita 180
Orione 180
Sirio 180
Perseo 180
Umbria 180
Sicilia 180
Sardegna 180
Liguria 180
Lombardia 180
Washington 170
Manilla 165
Archimede 165
Marco Minghetti 165

La Veloce.

Nord America 180
Savoia 180
Duca di Galliera 180
Centro America 180
Venezuela 180
Duchessa di Genova 180
Città di Napoli 170
Città di Milano 165
Las Palmas 165
Città di Torino 165
Città di Genova 165

Transports maritimes à vapeur.

Les Andes 165
Orléanais 165
Nivernais 165
Algérie 165
Aquitaine 165
Les Alpes 165
Provence 165
Italie 165
Espagne 165

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

Segue Linee del Brasile.

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

Italia.

Ravenna	165
Toscana	165
La Plata	165
Antonina	165

Ottavio Zino.

Equità	165
Attività	165

Linee del Plata.

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

Navigazione Generale Italiana.

Regina Margherita	200
Orione	200
Sirio	200
Perseo	200
Umbria	200
Sicilia	200
Sardegna	200
Liguria	200
Lombardia	200
Washington	190
Marco Minghetti	185
Manilla	185
Archimede	185

La Veloce.

Savoia	200
Duca di Galliera	200
Centro America	200
Venezuela	200
Duchessa di Genova	200
Nord America	200
Città di Napoli	190
Città di Milano	185
Città di Genova	185
Città di Torno	185

Italia.

Ravenna	185
Toscana	185
La Plata	185
Antonina	185

Ottavio Zino.

Equità	175
Attività	175

Società anonima Genovese.

Governor	170

Transports maritimes à vapeur.

Espagne	180
Italie	180
Provence	180
Les Alpes	180
Les Andes	180
Algérie	180
Aquitaine	180
France	180

Compagnia Transatlantica di Barcellona.

Leon XIII	180
Buenos Aires	180
Manuel Calvo	180
P. de Satrustegui	180
Montevideo	180
Montserrat	180

Linea del Centro America.

Compagnia Transatlantica di Barcellona.

Leon XIII	195	(1)	P. de Satrustegui	195	(1)
Buenos Aires	195		Montevideo	195	
Manuel Calvo	195		Montserrat	195	

(1) Questo nolo è fissato per Portorico e Avana; il nolo è fissato in lire 200 per Porto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra.

II.

IL COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

Visto l'articolo 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, Palermo, Venezia e Messina, e tenuto conto delle informazioni di cui tratta l'articolo medesimo;

Delibera:

Sono approvati i seguenti noli, da praticarsi come massimi, pel trasporto di emigranti durante il 1° quadrimestre 1903, salve le facoltà concesse al Commissariato dall'articolo 14, 4° capoverso, della legge sull'emigrazione.

Società " La Ligure Brasiliana ".

Piroscafi: *Re Umberto — Rio Amazonas — Minas — Colombo:* L. 160 dall'Italia a Santos, Rio de Janeiro e Belem (Brasile); L. 185 a Manaos (Amazzoni: Brasile) ed ai porti intermedi fra Belem e Manaos.

Società " Dominion Line ".

Piroscafi: *Commonwealth — New England:* L. 190 dall'Italia a Boston, compreso il viaggio ferroviario, per gli emigranti che ne facciano domanda, da Boston a Nuova York.

Compagnie générale transatlantique.

Piroscafi: *L'Aquitaine — La Bretagne — La Champagne — La Gascogne — La Lorraine — La Savoie — La Touraine:* L. 150 dall'Havre (Francia) a Nuova York.

Roma, addì 13 dicembre 1902.

Il Commissario generale
L. Bodio.

N. B. — Il presente decreto fu pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 15 dicembre 1902, n. 291.

— 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	210.50	Torino-Modane	L. 5.60	193.10
Modane-Havre	Fr. 37.50		Modane-Havre	Fr. 37.50	
Havre-Nuova York . . .	„ 150.00		Havre-Nuova York . . .	„ 150.00	
Milano-Modane	L. 13.15	200.65	Genova-Modane	L. 14.35	201.85
Modane-Havre	Fr. 37.50		Modane-Havre	Fr. 37.50	
Havre-Nuova York . . .	„ 150.00		Havre-Nuova York . . .	„ 150.00	
Venezia-Modane	L. 26.60	214.10	Ferrara-Modane	L. 28.65	216.15
Modane-Havre	Fr. 37.50		Modane-Havre	Fr. 37.50	
Havre-Nuova York . . .	„ 150.00		Havre-Nuova York . . .	„ 150.00	

B. — Relazione sui prezzi dei noli.

La legge sull'emigrazione dispone (articolo 14) che i prezzi dei noli che i vettori si propongono di percepire dagli emigranti debbano riportare la preventiva approvazione del Commissariato; il quale provvede all'approvazione dei noli stessi, uditi i pareri della Direzione generale della marina mercantile, delle Camere di commercio delle più importanti città marittime italiane, e tenuto conto del corso dei noli nei principali porti esteri e di altre informazioni fornite dagli Ispettori nei porti di imbarco e dalle Camere di commercio italiane all'estero.

Ove il Commissariato non approvi i noli chiesti dai vettori, la legge prescrive che questi siano invitati ad esporre le loro ragioni, entro un congruo termine, e che poi debbano trasmettersi tutti gli atti al Consiglio superiore di marina, il quale è chiamato a dare il suo parere motivato. Spetta infine al Ministro degli Affari Esteri di stabilire i noli massimi, che i vettori potranno percepire nel quadrimestre.

Per il primo quadrimestre dell'anno 1902, i noli che i vettori proposero furono dal Commissariato approvati d'accordo coi vettori (1). Per il secondo quadrimestre dello stesso anno furono parimenti approvati i noli proposti dai vettori (2), fatta eccezione per una sola Società, l'*Italia*, per la quale i noli, sulla linea Genova-Plata, vennero stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri, sentito il parere del Consiglio superiore di marina (3).

Per il terzo quadrimestre del 1902 invece, i vettori proposero degli aumenti sui noli dei precedenti quadrimestri, aumenti che il Commissariato non credè di poter approvare, perchè nessun fatto nuovo si era verificato che paresse giustificarli, mentre invece, per varie ragioni, il Commissariato riteneva che i noli massimi avrebbero potuto

(1) Decreto del Commissariato dell'emigrazione 10 marzo 1902.
(2) Decreti del Commissariato dell'emigrazione 12 e 23 aprile 1902.
(3) Decreto del Ministro degli Affari Esteri 21 aprile 1902.

essere alquanto abbassati. Pertanto fu comunicato ai vettori che il Commissariato non avrebbe approvato le loro proposte, se non fossero state ridotte nella misura che esso indicava.

La sola *Compagnie Générale Transatlantique*, che esercita la linea Havre-Nuova York, accettò di ridurre la sua proposta da lire 150 a lire 148; nolo che il Commissariato approvò (1). Gli altri vettori insistettero nelle domande di aumento.

Quindi, a norma di legge, furono comunicati tutti gli atti al Consiglio superiore di marina, il quale diede parere che in massima venissero mantenuti, per il terzo quadrimestre, i noli approvati per il secondo. Come criterio generale poi, il Consiglio fu di parere che convenisse mantenere una certa stabilità nei noli, e ciò perchè nella variabilità dei fattori che possono concorrere alla determinazione dei prezzi, fosse lasciato ai vettori di prendere a base della loro speculazione periodi di tempo piuttosto lunghi.

Il Ministro degli Affari Esteri, chiamato a dire l'ultima parola sui noli, li fissò con decreto del 15 agosto 1902. Attenendosi in massima al parere del Consiglio superiore di marina, confermò, per quasi tutti i piroscafi, i noli già approvati per il quadrimestre antecedente. Però per alcuni vettori, i quali avevano già dichiarato di accettare noli massimi inferiori a quelli praticati nello scorso quadrimestre, il Ministro stabilì i noli in base alle diminuzioni accettate. Oltre a ciò, siccome la legge dispone che i noli debbano essere messi in relazione colle qualità delle navi, il Ministro diminuì i noli di alcuni vapori appartenenti a categorie inferiori, e per i quali i noli praticati nei quadrimestri precedenti, dopo l'accertamento delle qualità nautiche fatto nei viaggi compiuti, risultavano comparativamente più alti di quelli consentiti per i piroscafi di categorie superiori, che si era deliberato di lasciare invariati.

Contro il decreto del 15 agosto 1902 i vettori protestarono, asserendo che i noli stabiliti non erano rimunerativi.

Oltre ai vettori, presentarono proteste la Federazione degli arma-

(1) Decreto del Commissariato dell'emigrazione 15 agosto 1902.

tori e l'Associazione marittima italiana. Una Commissione di armatori genovesi presentò un memoriale di protesta a S. E. il Presidente del Consiglio dei Ministri e a S. E. il Ministro degli Affari Esteri. Tali proteste concordavano in un'unica conclusione, che cioè i noli fissati dal Ministro per il terzo quadrimestre del 1902 erano troppo bassi.

È da notare che nei mesi di ottobre e novembre 1902 alcuni vettori praticarono noli inferiori a quelli stabiliti, e cioè:

1° La *Compagnia Transatlantica di Barcellona* ridusse i noli, per i piroscafi *Manuel Calvo* e *Buenos Aires*, sulla linea degli Stati Uniti, da lire 175 a lire 165.

2° La Società *La Veloce* ridusse i noli, sulla linea di Nuova York, per il piroscafo *Nord America*, da lire 185 a lire 175, e, per il *Città di Milano*, da lire 175 a lire 155 e sulla linea del Plata, per il piroscafo *Città di Torino*, da lire 175 a lire 170.

3° La *Navigazione Generale Italiana* ridusse il nolo sulla linea Genova-Nuova Orleans, per il *Manilla*, da lire 195 a lire 188.

Ad ogni modo, volendosi tenere nel dovuto conto le ragioni presentate dai vettori a sostegno delle loro richieste, fu, su proposta del Ministro degli Affari Esteri, convocato il Consiglio dell'emigrazione, il quale invitò alle riunioni, tenutesi il 25 e il 26 novembre u. s., il Presidente della Federazione degli armatori italiani, il Segretario della Società di Navigazione Generale Italiana e il Presidente della Lega nazionale delle Società cooperative italiane.

I rappresentanti dei vettori svolsero ampiamente le loro ragioni, producendo vari documenti, ed il Consiglio, dopo ampia discussione votò (astenendosi dalla votazione il Commissario generale dell'emigrazione) il seguente ordine del giorno:

" Il Consiglio dell'emigrazione, unanime, approvando pienamente l'opera del Commissariato, anche nella questione dei noli, e lasciando ad esso, come la legge gliene fa precetto, di applicare l'articolo 14, dichiara che questo articolo contiene tutti gli elementi idonei a concordare i legittimi e sani interessi della marina mercantile con la tutela degli emigranti, fine principale della legge.

" A tale scopo, il Consiglio fa voti che il Commissariato curi di

proporzionare ancor più i noli alle condizioni intrinseche del naviglio, per soddisfare le giuste aspirazioni di una marina mercantile intesa a progredire, ed in tal modo conseguire l'intento della legge, che è di proteggere i vapori migliori e più rapidi, a preferenza degli altri „.

In base ai principii contenuti in quell'ordine del giorno del Consiglio dell'emigrazione, il Commissariato procedè all'esame dei noli per il primo quadrimestre del 1903.

Per questo quadrimestre i vettori, in massima, confermarono le proposte di aumenti, già fatte per il terzo quadrimestre del 1902.

Così fecero la *Veloce*, la *Patria*, l'*Hamburg-Amerika Linie*, la *Compagnia Transatlantica di Barcellona*, la *Dominion Line*, la *Société générale de Transports maritimes* e l'*Italia* per tutte le linee; e la *Navigazione generale* per la linea di Nuova Orleans.

Altri invece proposero noli ancora superiori a quelli già chiesti per il 3° quadrimestre del 1902. La *Navigazione generale* per quasi tutti i suoi piroscafi aumentò i noli proposti, in confronto a quelli già chiesti per il 3° quadrimestre 1902, di lire 5 per la linea di Nuova York, di lire 10 per la linea del Brasile, e di lire 20 per la linea del Plata.

Il *Norddeutscher Lloyd* propose noli superiori di lire 10 a quelli chiesti per il 3° quadrimestre del 1902, sulla linea di Nuova York; la *Ligure Brasiliana* chiese un aumento di lire 20 per la linea di Santos, Rio de Janeiro e Belem e di lire 15 per la linea di Manaos; e altri piccoli aumenti chiesero *Ottavio Zino* e la *Società anonima genovese*.

L'*Anglo-Italiana*, sempre in confronto con le richieste fatte per il 3° quadrimestre 1902, chiese lire 5 di aumento pei vapori Calabria e Perugia, e propose una riduzione di lire 5 per gli altri piroscafi.

Propose invece aumenti inferiori a quelli già chiesti per il terzo quadrimestre 1902 il vettore *Fornari*, il quale, per i piroscafi Trojan, Spartan e Tartar Prince, sulla linea di Nuova York chiese per il primo quadrimestre 1902 il nolo di lire 165, invece di 175, nolo proposto per il 3° quadrimestre 1902.

A sostegno delle loro proposte, i vettori presentarono molteplici

argomenti, che furono esaminati con la maggiore attenzione, e col proposito di conciliare l'utile degli emigranti cogli interessi legittimi della marina mercantile, e specialmente di quella parte della marina che dà opera a migliorare il proprio materiale.

Alcune delle ragioni addotte dai vettori sono di ordine generale, e si riferiscono all'applicazione ed interpretazione dell'articolo 14 della legge sull'emigrazione; altre, di carattere più speciale, tendono a dimostrare la necessità degli aumenti, sia in considerazione dei maggiori oneri imposti dalla legge stessa, sia per le condizioni poco buone della marina mercantile e del mercato, e così via. Altre infine, anch'esse di ordine speciale, si riferiscono particolarmente alle condizioni delle diverse linee di navigazione, al naviglio, ecc.

Per ciò che concerne l'interpretazione ed applicazione dell'articolo 14, fu chiarito nella discussione avvenuta nel Consiglio dell'emigrazione che quell'articolo non è da applicarsi solamente nei casi di coalizione tra i vettori; ma che i prezzi massimi dei noli devono stabilirsi di quattro in quattro mesi, ciò essendo tassativamente voluto dal citato articolo 14 della legge, indipendentemente dai provvedimenti che il Governo potrà adottare nei casi di coalizione, a norma del successivo articolo 15.

Il Commissariato è incaricato di eseguire e far eseguire la legge; nè vale contro questo preciso obbligo del Commissariato il dire, come fece alcuno dei rappresentanti dei vettori nel corso della discussione nel Consiglio dell'emigrazione, che, date le incessanti fluttuazioni dei prezzi dei noli nel commercio libero, i noli massimi dovrebbero essere fissati in guisa, da comprendere per un lungo spazio di tempo tutte le oscillazioni possibili; poichè, ove si facesse in tal modo, sarebbe come eludere la legge di proposito deliberato. È evidente infatti che, se i noli si stabilissero, per esempio, in un massimo di 250 lire, non potrebbe esservi più luogo a contestazione fra vettori e Commissariato, poichè sotto a quel limite di 250 lire sarebbero compresi tutti gli aumenti possibili, nell'interesse dei vettori; ma ciò significherebbe, nè più nè meno, che far praticamente abbandono del disposto preciso della legge (art. 14). Ed in ogni caso, qualora nel corso

di un quadrimestre avvengano mutazioni tali nel mercato dei noli, da rendere necessaria una modificazione dei noli approvati, la legge dà facoltà ai vettori di fare nuove proposte e definisce la procedura da seguirsi, che è la medesima di quella seguita nei casi ordinari (art. 14, 5° capoverso).

Uno dei rappresentanti dei vettori ammessi alla discussione nel Consiglio dell'emigrazione proponeva che si stabilissero periodicamente dei limiti di minimo e di massimo nei prezzi dei noli per ciascuna linea e per ciascuna società o vettore, e codesti limiti avessero da essere tali, da poter comprendere le oscillazioni possibili sul mercato dei noli, supposti questi formati in un regime di libera concorrenza.

Non si comprende però che cosa si volesse intendere per limite minimo. È ovvio infatti che il vettore ha sempre facoltà di diminuire i noli; non si fa ostacolo a che egli trasporti anche gratuitamente, se gli piacesse, gli emigranti (purchè la gratuità non avesse da nascondere il trasporto con danaro pagato da Governi esteri o da Società estere di colonizzazione). Il minimo adunque, se significa qualche cosa, non può dire se non questo, che, essendo i vapori di una Società diversi fra loro per qualità nautiche, velocità, assetto, trattamento a bordo, ecc., si deve dar facoltà di riscuotere non più di *tot* sui vapori peggiori, e non più di *tot* sui migliori. Ma anche in questo caso bisogna che la stessa autorità, cioè il Commissariato, dica quali sono i vapori più scadenti, e quali i migliori; la qual cosa tornerebbe come dire: facciamo per ogni vettore due sole classi di vapori e fissiamo due massimi, uno per ciascun gruppo.

Del rimanente, conviene riflettere che la mutabilità dei noli per il trasporto dei viaggiatori non è tanto grande in pratica, quanto si dice. Nel commercio libero, per quanto riguarda i viaggiatori di classe, si osserva una certa costanza di prezzi, mentre variano più sensibilmente e di frequente i noli per il trasporto delle merci.

I rappresentanti dei vettori addussero poi un altro argomento, sul quale insistettero in special modo, e cioè che, per le condizioni presenti di crisi della marina mercantile, i noli debbono essere fissati

con larghezza, se non si vuole recar pregiudizio a questa industria. Insistettero su questo punto specialmente i vettori italiani, facendo rilevare che la marina nazionale è danneggiata dalla concorrenza della bandiera estera, dalla legge del 1901, che ridusse i premi della marina mercantile e dagli aumenti dei salari del personale di bordo e degli scaricatori.

Conviene riflettere che il concetto di protezione dell'industria marittima nazionale, quale può essere posto a fondamento di una tariffa doganale o di leggi di premi di navigazione o di premi di costruzione, è estraneo a quello della tutela degli emigranti, e per ciò la legge 31 gennaio 1901 non fa un trattamento diverso ai vettori stranieri, in confronto ai nazionali.

In quanto poi alle cause di disagio della marina nazionale, indicate dai vettori, è da osservare quanto segue:

I. Il rialzo delle mercedi, in conseguenza degli scioperi, si ebbe fin qui principalmente per gli scaricatori ed i facchini, che sono pagati dai commercianti, e non dalle Società di navigazione, mentre non fu notevole per il personale di bordo. Ad ogni modo, l'aumento di tali salari non avrebbe potuto avere che una influenza limitata sul costo complessivo dei trasporti.

II. Circa la diminuzione dei premi alla marina mercantile italiana stabilita dalla legge del 18 maggio 1901, n. 176, è da osservare che questa non può influire sulle variazioni generali dei noli. Non tutti i vettori nazionali godevano di tali premi, ma soltanto la *Navigazione Generale Italiana*, la *Ligure Brasiliana*, la *Veloce* e l'*Italia*, e neppure queste Società per tutti i piroscafi da esse destinati al trasporto degli emigranti.

III. I vettori italiani insistettero anche sulle speciali condizioni di disagio create loro dalla concorrenza della bandiera estera, la quale si serve di piroscafi ammortizzati, ed è pure sovvenzionata con premi. Chiedevano quindi che il Commissariato aiutasse l'industria nazionale, col consentire noli elevati. Ma si è già detto anticipatamente che la legge sull'emigrazione è estranea a qualunque concetto di protezionismo marittimo. I noli devono essere fissati indipendentemente

dalle condizioni finanziarie e patrimoniali dei vettori. Sono prezzi che si formano sul mercato mondiale, in base alle condizioni generali dell'offerta e della domanda; e il Commissariato, nel fissare i massimi, non può tener conto dell'utile minore che un vettore può conseguire, per le sue condizioni finanziarie od economiche, inferiori a quelle di altri vettori.

In quanto poi ai premi goduti dalla bandiera estera, è da notare che la marina inglese e la tedesca non godono simili premi. Sono favoriti solo i piroscafi di velocità eccezionale, a principiare da 20 miglia all'ora, cioè le navi che possono eventualmente essere aggregate alla flotta militare.

Di larghi premi, in base ad una legge del 7 aprile 1902, gode la marina mercantile francese; ma fra dieci vettori, i quali dispongono di piroscafi di bandiera estera, solo tre hanno navi francesi, e di queste forse solo il piroscafo *Roma* (preso a nolo dalla Società *Patria*) è in condizione di usufruire dei premi stabiliti colla citata legge.

A parte ogni altra considerazione, le condizioni speciali godute da pochi piroscafi, fra i molti che trasportano emigranti, non potevano, a giudizio del Commissariato, giustificare una variazione nel corso generale dei noli, come, in ogni caso, in condizioni di libera concorrenza, non possono portare ad un aumento dei noli stessi.

E non è neppure da trascurare il fatto che la concorrenza della bandiera estera alla bandiera nazionale si è venuta attenuando, non solo per il traffico generale, ma anche per il trasporto dei passeggieri nei viaggi transatlantici, e tanto per i passeggieri di classe, quanto per gli emigranti. Secondo le statistiche ultime, il tonnellaggio complessivo delle navi italiane a vapore (arrivi e partenze riunite) nei porti nazionali era, nel 1870, il 19. 7 per cento del tonnellaggio di tutte le navi a vapore, italiane e straniere, entrate ed uscite dai porti italiani; mentre, nel 1899, la proporzione del tonnellaggio dei piroscafi nazionali si elevò al 47. 5 per cento (1).

(1) Relazione del Direttore generale della marina mercantile sulle condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1901, Roma, 1902, pag. 302 e segg.

In proporzione anche maggiore sono cresciuti la quantità di merci e il numero di passeggieri trasportati dalle navi nazionali, in confronto a quelli trasportati dalle navi estere. E per limitarci al trasporto degli emigranti, abbiamo le seguenti cifre (1):

ANNI	Marina italiana			Marina estera		
	Numero dei viaggi	Numero degli emigranti imbarcati	Media degli emigranti imbarcati per ogni viaggio	Numero dei viaggi	Numero degli emigranti imbarcati	Media degli emigranti imbarcati per ogni viaggio
1898.	128	57,257	448	227	90,427	398
1899.	118	57,187	485	223	92,289	414
1900.	138	66,979	485	257	103,403	402
1901 (genn.-agosto).	115	71,519	622	206	88,993	432

Da una statistica americana risulta che, nel 1901, il movimento dei passeggieri di terza classe, nel porto di Nuova York, è stato così ripartito fra i vettori, per le linee che fanno testa in Italia (2):

(1) I dati sono tratti dalle Relazioni del Direttore generale della marina mercantile per gli anni 1898, 1899, 1900 e 1901.

(2) *Report of Transatlantic Passengers Movement* 1901, compiled by Lawson Sandford. New York, 1902; pag. 2.

VETTORI	Numero dei viaggi	Numero degli emigranti sbarcati o imbarcati	Numero degli emigranti sbarcati o imbarcati per ogni viaggio
Arrivi.			
Anglo-Italiana (Anchor Line).	33	16,084	487
Patria (Fabre Line)	28	14,157	505
Hamburg-Amerika Linie	25	15,302	612
La Veloce.	14	13,532	966
Navigazione Generale Italiana.	27	24,660	913
Norddeutscher Lloyd.	36	24,600	683
Giuseppe Fornari (Prince Line)	17	12,455	733
Partenze.			
Anglo Italiana (Anchor Line).	24	2,133	89
Patria (Fabre Line)	10	694	69
Hamburg-Amerika Linie	22	3,995	182
La Veloce.	13	3,709	285
Navigazione Generale Italiana.	26	7,091	273
Norddeutscher Lloyd.	38	8,738	230
Giuseppe Fornari (Prince Line)	15	1,592	106

I dati ora citati, e specialmente quelli della linea di Nuova York, su cui è più attiva la concorrenza da parte della bandiera estera, provano che la marina italiana, nei trasporti degli emigranti, tiene testa alla marina straniera.

Oltre agli argomenti fin qui addotti, i vettori invocarono, a sostegno delle loro domande, i maggiori oneri che sono loro imposti dalla nuova legge sull'emigrazione. Sono pochi anni, si osservava, che i piroscafi destinati al trasporto degli emigranti dovettero subire importanti trasformazioni, in conformità del regolamento del 1897, e di recente fu-

rono dovute introdurre nuove e costose modificazioni, in forza del nuovo regolamento per l'applicazione della legge 31 gennaio 1901, sull'emigrazione.

La *Navigazione Generale Italiana*, in special modo, insisteva su questo punto, e il Segretario generale di quella Società produsse davanti al Consiglio un quadro dimostrante i nuovi oneri incontrati dai vettori, per procedere all'adattamento dei piroscafi affine di conformarsi al nuovo regolamento.

Si può rispondere che, nella massima parte, questi nuovi oneri di modificazioni o riparazioni alle navi sono del genere delle spese di impianto, ammortizzabili in un lungo periodo di anni, e pesano lievemente sul costo unitario dei trasporti. Oltre a ciò è da riflettere che siffatte spese gravano soltanto sui piroscafi mediocri o cattivi, poichè il nuovo regolamento, per misure igieniche, prescrisse degli adattamenti interni, che nei buoni piroscafi esistevano già sotto l'impero della legge precedente e del regolamento della marina mercantile.

Un'altra ragione di aumento del costo del trasporto unitario sarebbe, secondo i vettori, la riduzione del numero delle cuccette, a causa del maggiore spazio assegnato ad ogni emigrante dal nuovo regolamento. Ma questa osservazione non ha valore, perchè, o si tratta di viaggi per l'America meridionale, e in tal caso, siccome il movimento degli emigranti è molto scarso ora verso l'Argentina e verso il Brasile, rimangono vuoti necessariamente molti posti, indipendentemente dalle prescrizioni regolamentari; ovvero invece si tratta di viaggi agli Stati Uniti, e allora è noto che la limitazione del numero delle cuccette è imposta dalla legge degli Stati Uniti, piuttosto che dalla nostra, ed è imposta a tutti i vapori che approdano negli Stati Uniti, senza distinzione di bandiera. Le leggi degli Stati Uniti sono più severe delle leggi e regolamenti nostri, per ciò che riguarda il numero delle cuccette ammissibili in relazione alle dimensioni e alla portata del vapore.

Nè può annettersi importanza all'altro fatto, che i vettori debbono ora portare in franchigia di nolo cinque decimi di metro cubo di bagaglio, invece di tre decimi di metro cubo, come richiedeva l'antico regolamento.

Piuttosto si deve riconoscere che la nuova legge ha imposto il nuovo aggravio della tassa di 8 lire in ragione del numero degli emigranti ed una razione maggiore e migliore di vitto giornaliero e la spesa dei commissari viaggianti.

Di questi nuovi oneri però si era tenuto conto nella determinazione dei noli, nella dovuta misura.

I vettori, a dir vero, cercarono di far apparire con esagerazione la spesa per i commissari viaggianti. Il Segretario generale della Navigazione Generale Italiana affermò che, in un anno, la sua Società e la Veloce hanno speso per i commissari viaggianti lire 350,000. Ora dai registri contabili del Commissariato e dai calcoli da esso instituiti (1) risulta che durante il primo esercizio di dieci mesi, dal 1° settembre 1901 al 30 giugno 1902, la spesa derivata a tutti i *diciassette vettori* complessivamente dalla disposizione prescrivente l'imbarco di un medico militare oppure di un commissario viaggiante, non oltrepassa le lire 270,000, ossia lire 1. 26 per ogni posto intero di emigrante trasportato in America.

Non possono poi essere addotte come oneri imposti dalla nuova legge alcune spese incontrate dai vettori per i seguenti motivi:

a) rifiuto di emigranti alla visita nei porti di partenza;

b) reiezione nei porti di destinazione e conseguente rimpatrio;

c) responsabilità civili per reiezioni, dispersione di bagagli, ecc.

Pei primi due titoli, si tratta di fatti dipendenti dalla legge americana e non dall'italiana; per il terzo titolo si tratta di fatti imputabili a negligenza dei vettori.

Oltre agli argomenti sopra riportati, i vettori ne addussero un altro, in apparenza di molto rilievo. In alcuni porti esteri, fu detto, si praticano noli superiori ai massimi fissati per i porti italiani. E si citò l'esempio dei porti di Amburgo e di Brema, dove il prezzo del passaggio in terza classe per Nuova York è più elevato di quello dai porti italiani, nonostante la distanza minore e il minor costo del combustibile.

---

(1) Vedasi l'allegato *E* a pag. 56.

Ora il Commissariato, nel determinare i noli che sarebbe stato disposto ad approvare, tenne conto dei noli praticati nei porti esteri per le destinazioni dell'America; ma non potè portare i prezzi alla medesima misura di quelli praticati in alcuni porti dell'Europa settentrionale, considerando che questi furono elevati negli ultimi tempi a causa di accordi fra le Compagnie.

Del resto, giova considerare:

1° che i piroscafi della *Compagnie Générale Transatlantique* sono almeno uguali a quelli che avrebbero avuto dal Commissariato per le partenze dal Regno un nolo massimo di 190 lire; eppure quella società accettò pel 3° quadrimestre del 1902 il nolo massimo di 148 lire dall'Havre a Nuova York, e per il 1° quadrimestre del 1903 il nolo di lire 150. La differenza fra le 150 lire assegnate come nolo massimo alla *Compagnie Générale Transatlantique*, che pratica il trasporto degli emigranti dal porto di Havre, e le 190 che si sarebbero assegnate ai piroscafi che partono dal Regno, prova che nel fissare i noli si tenne conto anche delle distanze;

2° che i piroscafi tedeschi, che praticano in Amburgo un nolo di 212 lire per Nuova York, a parte la coalizione fra le Compagnie, sono di tale velocità, grandezza e bontà di sistemazione, che superano i migliori piroscafi delle linee del Mediterraneo, ed hanno un consumo di carbone molto superiore.

Per alcune linee furono poi addotti dai vettori altri argomenti. Così, per la linea di Nuova York, fu chiesto un aumento di prezzi per il motivo della scarsezza dei noli di ritorno per passeggieri e della scarsa quantità di merci da trasportare. Questi non sono fatti nuovi, nè speciali di un vettore; sono fra le condizioni della linea, e dànno motivo a ritenere che i noli sarebbero più bassi, se si trovassero merci da trasportare e si avessero numerosi noli di ritorno. Anzi, è da notare che, da qualche tempo, vi è un aumento delle merci trasportate su questa linea.

Si affermò poi, e con insistenza, che nel primo quadrimestre dell'anno, si ha il periodo di maggiore emigrazione, e perciò, aumentando

la richiesta dei trasporti, per legge economica, debbono anche aumentare i prezzi dei noli, in confronto ai quadrimestri antecedenti. Ora è bensì vero che il primo quadrimestre dell'anno è un periodo di più attiva emigrazione e che cresce in esso la domanda dei trasporti, ma si fa osservare: 1°) che aumentando il numero delle persone da trasportarsi diminuisce il costo unitario del loro trasporto, rimanendo invariate le spese generali del trasporto stesso; 2°) che essendo più viva la richiesta diretta dei trasporti da parte degli emigranti, non è più necessario di dare ai rappresentanti alte provvigioni; il che si risolve in una sensibile economia per i vettori. Nel periodo di più attiva emigrazione, insomma, opera spontaneamente un sistema di compensi, che fa risentire ai vettori il vantaggio derivante dall'aumento della domanda, anche con noli invariati.

Per la linea del Plata e del Brasile, invece, i vettori lamentarono la passività della linea, per il diminuito movimento dei passeggieri e per il poco traffico di merci. Chiesero quindi degli aumenti, che il Commissariato non ebbe difficoltà a consentire, in adeguata misura, anche in considerazione del viaggio più lungo, in confronto a quello degli Stati Uniti.

Del resto però, dalle notizie avute sul corso dei noli nei porti esteri, risultò che, in massima, i noli nei porti europei per le linee transoceaniche si mantennero invariati. Così avvenne a Liverpool per i viaggi per l'America del Nord, all'Hâvre per la linea del Brasile, a Cherbourg, a Marsiglia per tutte le linee dell'America Centrale e Meridionale e così via.

Si verificarono leggieri aumenti dal porto di Havre per Nuova York, per la *Compagnie Générale Transatlantique*, e dal porto di Anversa per Halifax, Quebec, Boston, linee percorse dall'*Allan Line*, dalla *Dominion Line* e dalla *Cunard Line*.

Ribassò invece i noli il *Norddeutscher Lloyd*, per la linea Brema-Nuova York per i piroscafi ordinari.

Subirono in generale un aumento i noli di ritorno dall'America all'Italia ed i prezzi dei biglietti prepagati.

Com'è noto, quei passaggi, nei quadrimestri antecedenti, erano

venduti a prezzi molto bassi, a cagione della concorrenza che si facevano le Compagnie. Solo in seguito ad una recente intesa fra le Compagnie stesse, i prezzi, tanto dei prepagati, che dei biglietti di ritorno, sono leggermente aumentati. Ma il rialzo dei prezzi dei trasporti dall'America in Italia essendosi verificato in seguito ad una coalizione intervenuta per far cessare uno stato di attivissima concorrenza, non poteva essere preso come indice di un aumento dei noli; e tanto meno poteva giustificare gli aumenti proposti, in quanto i noli praticati dall'America in Italia si mantennero, nonostante l'aumento, inferiori in generale ai noli approvati dal Commissariato per i viaggi di andata.

È da notare altresì che nei porti americani sono aumentati i prezzi dei trasporti dei passeggieri di terza classe solamente sulle linee esercite dai vettori italiani, e per i soli porti d'Italia; mentre sono rimasti invariati in genere i noli praticati da Compagnie di navigazione estere che non hanno la patente italiana di vettori (*Allan Line*, *Cunard Line*, ecc.), e pure quelli praticati dalle Compagnie che hanno la patente per le linee che non toccano i porti italiani (ad esempio, sono rimasti invariati i noli del *Norddeutscher Lloyd* per la linea Buenos Aires-Southampton, dell'*Hamburg-Amerika Linie* per la linea Buenos Aires-Amburgo, ecc.).

Sono ugualmente rimasti invariati i noli per le linee che partono dal porto di Pernambuco, di cui nessuna tocca i porti italiani.

In conclusione, come risulta dai prospetti allegati (1), i noli nel mercato mondiale sono rimasti, in generale, invariati. Nessun fatto si verificò nel 3° quadrimestre 1902, nè alcuna tendenza si manifestò che potesse influire per un rialzo dei noli.

Dalle informazioni fornite dal R. Console di Cardiff e dall'Ispettore di emigrazione di ciascun porto di imbarco e dai listini dei prezzi, risultò che si mantengono fermi i prezzi dei carboni. Gli Ispettori dicono inoltre che non vi sono stati rialzi, nè sono previsti aumenti, nelle spese per le mercedi del personale di bordo e per i vettovagliamenti;

(1) Vedasi l'allegato *A* a pag. 29.

così che nessun aumento si è verificato, nè appare prossimo a verificarsi per il costo dei trasporti.

Quanto alle provvigioni per i rappresentanti dei vettori, si sa dai Prefetti e dagli Ispettori dell'emigrazione nei tre porti d'imbarco italiani, che si mantengono sempre elevate e, da un minimo di lire 10, arrivano a 30 lire ed anche a cifre superiori.

L'Ispettore di Napoli informò che le provvigioni in un mese di affluenza di emigranti oscillarono da lire 10 a lire 20; mentre negli altri mesi arrivarono a lire 30.

Analoghe informazioni diede l'Ispettore di Genova (1). È evidente che le provvigioni elevate provano che c'è sempre un margine largo nella misura dei noli fissati, che rende possibile il corrispondere tali retribuzioni ai raccoglitori degli emigranti.

E non è fuori di luogo notare qui che la *Navigazione Generale* in una sua memoria scritta, presentata al Commissariato, e per bocca del suo delegato in una discussione fattasi dal Consiglio dell'emigrazione, ha invocato che per legge si ponesse un limite alla misura della retribuzione che il vettore potesse dare al suo rappresentante, in ragione del numero degli emigranti da lui raccolti.

---

(1) Le informazioni date dall'Ispettore di Genova sono le seguenti:

1. Per la linea del Plata:

a) la Navigazione Generale Italiana dà in media lire 15 di provvigione (risulta però che per i piroscafi nuovi e celeri come l'*Umbria* e in periodi di affluenza di emigranti al Plata si dà una provvigione di lire 20);

b) Hamburg-Amerika Linie e Italia, 15 lire di provvigione;

c) Transports Maritimes, 25 lire;

d) Transatlantica di Barcellona, lire 30;

e) Armatori diversi, da lire 25 a lire 30.

2. Per la linea del Brasile:

a) Navigazione Generale Italiana, lire 15;

b) Ligure Brasiliana, lire 20;

c) Transports Maritimes, lire 30.

3. Per la linea di Nuova York:

a) Navigazione Generale Italiana, lire 20;

b) Hamburg-Amerika Linie, lire 15

c) Transatlantica di Barcellona, lire 30;

d) Norddeutscher Lloyd, lire 10.

Aggiungiamo alcuni altri dati di fatto che hanno importanza nella soluzione della questione dei noli.

Da quando entrò in vigore la nuova legge, il numero degli emigranti è cresciuto grandemente, senza che il numero dei viaggi sia cresciuto nella stessa proporzione, tanto che la media degli emigranti trasportati per ogni viaggio si è pure notevolmente elevata, come apparisce dal seguente prospetto:

ANNI	Numero dei viaggi	Emigranti	Media per ogni viaggio
Gennaio-dicembre 1897.	400	197,314	493
Id. 1898.	355	147,684	416
Id. 1899.	341	149,476	438
Id. 1900	395	170,382	431
Gennaio-settembre 1901	321	160,512	500
Settembre 1901 a ottobre 1902	464	291,696	628

In conclusione, le spese di esercizio possono ritenersi alquanto diminuite, e ciò anche per i seguenti motivi, oltre quelli sopraccennati:

1° il prezzo del carbone fu nel 1902 inferiore a quello che era stato nella media dei 12 anni dal 1888 al 1900;

2° i continui perfezionamenti tecnici diminuiscono relativamente la percentuale delle spese per ogni viaggio.

E nonostante queste cause, che avrebbero dovuto produrre un ribasso nei prezzi dei noli, questi si sono mantenuti tanto alti, quanto non lo furono mai nell'ultimo quinquennio, tranne che nel 1900 (1), quando, cioè, i prezzi dei noli erano elevatissimi, sia per la coalizione fra i vettori, sia per il prezzo dei carboni, che allora era circa il doppio di adesso. A questo proposito è da osservare che nel 1900 il nolo Cardiff-Mediterraneo, che è considerato il nolo tipico e regolatore del mer-

(1) Vedasi l'allegato *D* a pag. 52.

cato, era di 12 scellini, mentre nell'anno in corso ha oscillato intorno ai 6 scellini.

È anche da ricordare che i noli stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri pel 3° quadrimestre del 1902 furono in massima eguali a quelli praticati liberamente dai vettori nell'ultimo quadrimestre del 1901, e approvati nei primi due quadrimestri del 1902, e che su quegli stessi noli i vettori fecero spontaneamente dei ribassi nel corso degli ultimi quattro mesi del 1902 (1).

Pertanto, esaminati i diversi elementi della questione, gli aumenti chiesti non parevano giustificati. Le Camere di commercio di Messina e di Palermo espressero questo medesimo avviso, e raccomandarono che fossero mantenuti per il primo quadrimestre del 1903 i noli attuali. La Camera di commercio di Venezia ritenne che dovessero essere ancora diminuiti i noli consentiti per il 3° quadrimestre del 1902.

Soltanto le Camere di commercio di Genova e Napoli, che rappresentano direttamente gli interessi dei vettori, espressero il parere che i noli dovessero essere aumentati, riferendosi alle ragioni addotte dai vettori, che sono state sopra valutate.

Tutto considerato, adunque, il Commissariato non credette di potersi allontanare molto dai prezzi dei noli stabiliti nei diversi quadrimestri del 1902. Credette però opportuno di graduare i noli fra i vari piroscafi con speciale cura, anche per attenersi alla speciale raccomandazione fatta dal Consiglio della emigrazione coll'ordine del giorno con cui si chiuse l'esame della questione.

I piroscafi furono perciò divisi in tre categorie: superiori, medi ed inferiori, e ciò in base alla velocità raggiunta nei viaggi (2), e avuto riguardo anche alle informazioni avute circa l'assetto interno e il trattamento fatto a bordo agli emigranti.

Per la linea di Nuova York il Commissariato fu di parere che potessero mantenersi i noli attuali, per i piroscafi medi; per i superiori,

---

(1) Vedansi le riduzioni praticate dai vettori nell'ultimo quadrimestre 1902, e delle quali ha avuto notizia il Commissariato, a pag. 11.

(2) Per la velocità dei singoli piroscafi adibiti al trasporto degli emigranti vedasi l'allegato *B* a pag. 41.

invece, decise di approvare un aumento di lire 5 sui noli del terzo quadrimestre del 1902. Per i piroscafi della categoria inferiore si diminuirono i noli praticati in quel quadrimestre, e ciò si fece per dare ai buoni vapori un trattamento più adeguato alle loro qualità nautiche e per agevolare, nei limiti del possibile, i progressi nella marina mercantile. Questa nuova graduazione era fatta per eliminare o almeno attenuare alcune influenze perturbatrici del mercato dei noli, esercitate dai vettori che dispongono di piroscafi inferiori con le alte provvigioni ai rappresentanti. È da ritenersi che i prezzi ridotti non possano consentire di dare provvigioni altissime, già corrisposte per i piroscafi meno buoni, e che quindi si venga ad impedire, almeno in parte, che gli emigranti scelgano i piroscafi su cui debbono prendere imbarco, dietro la spinta e gli allettamenti dei rappresentanti, anzichè in base alle qualità della nave ed al prezzo del passaggio.

Per la linea del Plata il Commissariato era disposto a consentire un aumento di lire 5 per i piroscafi medi e di lire 10 per i buoni.

Così avrebbe pure stabilito una differenza di lire 5 fra i noli di uno stesso piroscafo per la linea del Plata e quella di Nuova York; la quale differenza in fatto si sarebbe elevata a lire 10, a cagione della tassa di un dollaro per emigrante che pagano le Società di navigazione allo sbarco negli Stati Uniti.

Per il Brasile il Commissariato avrebbe mantenuto in genere gli stessi noli per tutti i piroscafi della classe media (1).

Il Consiglio superiore di marina, esaminate le ragioni svolte dal Commissariato a chiarimento delle sue proposte, ed esaminati pure gli argomenti addotti dai vettori (2), venne alle seguenti conclusioni:

Ritenne, in massima, che le disposizioni dell'articolo 14 della legge sull'emigrazione debbano soprattutto valere in circostanze speciali, e che i noli da approvarsi ad ogni quadrimestre siano da considerarsi

---

(1) Per i noli che il Commissariato avrebbe consentito per il primo quadrimestre del 1903, vedasi l'allegato *C* a pag. 44.

(2) Alla seduta del Consiglio superiore di marina tenuta il 13 dicembre 1902 intervenne anche, per autorizzazione del Ministero della marina, il delegato della Federazione degli armatori.

non come una tariffa rigorosa di passaggio, ma come un *massimo* oltre il quale i vettori non possano andare nei momenti di maggiore concorrenza.

Il Consiglio ammise parimenti che l'aumento dei noli pel primo quadrimestre (che è quello in cui si verifica il maggiore movimento di emigranti), domandato dai vettori, costituisse una specie di compenso ai viaggi non rimunerativi negli altri periodi dell'anno.

Per tali considerazioni, ed anche per riguardo alle condizioni attuali dell'industria dei trasporti marittimi, il Consiglio fu di avviso che le domande dei vettori non fossero esagerate e *che delle soverchie riduzioni non sarebbero state pienamente giustificate.* Riconobbe altresì che fosse equo concedere un nolo maggiore per le linee di maggior percorso, quali sono quelle dell'America del Sud (1).

Tenuto conto di questo parere del Consiglio superiore di marina, del voto del Consiglio dell'emigrazione e delle proposte precedentemente fatte dal Commissariato, il Ministro degli Affari esteri fissò i noli per il primo quadrimestre nella misura indicata nel decreto del 17 dicembre 1902 (2).

---

(1) Il parere dato dal Consiglio superiore di Marina è riprodotto nell'allegato *F* a pag. 58.

(2) Il decreto del Ministro degli Affari Esteri che fissa i noli da praticarsi nel primo quadrimestre del 1903, è riprodotto a pag. 3 del presente fascicolo. Vedasi anche l'allegato *C* a pag. 44.

ALLEGATI

ALLEGATO **A.**

Noli praticati in alcuni porti esteri pel trasporto dei passeggieri di 3ª classe (ottobre e novembre 1902)

Buenos Aires.

DESTINAZIONI	Italia	Norddeutscher Lloyd	Pacific S. N. C.	Royal Mail	Amburghese sud-americana	Transports maritimes	Navigazione generale italiana	La Veloce	Transatlantica di Barcellona
Genova	175. »	»	»	»	»	170. »	190. »	190. »	170. »
Napoli	175. »	»	»	»	»	170. »	190. »	190. »	170. »
Messina	185. »	»	»	»	»	»	200. »	200. »	»
Catania	185. »	»	»	»	»	»	200. »	200. »	»
Palermo	185. »	»	»	»	»	»	200. »	200. »	»
Brema	»	225. »	»	»	»	»	»	»	»
Amburgo	»	225. »	»	250. »	225. »	»	»	»	»
Liverpool	»	»	227.50	»	»	»	»	»	»
Southampton	»	225. »	»	225 »	»	»	»	»	»
Anversa	»	225. »	»	»	»	»	»	»	»
Bordeaux	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Marsiglia	175. »	»	»	»	»	170. »	»	»	»
Barcellona	175. »	»	»	»	»	170. »	190. »	190. »	170. »
Da Genova o Napoli (prepagato) a Buenos Aires	182.50	»	»	»	»	177.50	197.50	197.50	177.50
Da Messina, Catania o Palermo a Buenos Aires (prepagato)	192.50	»	»	»	»	»	207.50	207.50	»

Nota. — Pei porti della Spagna si pagano 5 lire in più per diritti dovuti al Governo spagnuolo.

La Plata

DESTINAZIONI	Messageries maritimes	Valigia reale inglese
Lisbona	250. »	200. »
Vigo	205. »	206.25
Bordeaux	185. »	»
Southampton	»	225. »
Anversa	»	250. »

Nota. — La Navigazione generale italiana e la Veloce rilasciano nelle loro agenzie di La Plata biglietti di chiamata da Genova a Buenos Aires al prezzo di lire 197.50; l'Italia al prezzo di lire 182.50.

Montevideo.

DESTINAZIONI	Navigazione generale italiana		La Veloce		Transatlantica di Barcellona	Italia	Amburghese sud-americana	Transports maritimes	Saviotti
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali					
Barcellona	175	150	175	150	175	150	150	150	150
Marsiglia	175	150	175	150	175	150	150	150	150
Genova	175	150	175	150	175	150	150	150	150
Napoli	175	150	175	150	175	150	150	150	150
Da Genova o Napoli a Montevideo (prepagati)	180	160	180	160	180	160	160	160	160

Rio de Janeiro.

DESTINAZIONI	Navigazione generale italiana		La Veloce		Ligure Brasiliana	Italia	Messageries marittimes	Royal Mail	Pacific Steam Navigation	Amburghese sud americana	Ottavio Zino	Transports maritimes
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali								
Marsiglia	170	15 0	170	150	150	150	»	»	»	»	140	140
Genova	170	150	170	150	150	150	»	»	»	»	140	140
Napoli	170	150	170	150	150	150	»	»	»	»	140	140
Barcellona	»	»	»	»	»	175	»	»	«	»	»	140
Bordeaux	»	»	»	»	»	»	200	»	»	»	»	»
Lisbona	»	»	»	»	»	»	169	162	162	137	»	»
Amburgo	»	»	»	»	»	»	»	»	»	227	»	»
Rotterdam	»	»	»	»	»	»	»	»	»	227	»	»
Southampton	»	»	»	»	»	»	»	227	«	»	»	»
Cherbourg	»	»	»	»	»	»	»	227	»	»	»	»
Da Genova o Napoli a Rio de Janeiro (biglietto di chiamata)	143	143	143	143	143	»	»	»	»	»	143	135

Belem (Parà).

DESTINAZIONI	Booth Line	Amburghese Sud Americana	Ligure Brasiliana
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, colla sopratassa indicata.

Pernambuco.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Messageries maritimes	Chargeurs réunis	Pacific Steam Navig. Company	Norddeutscher Lloyd	Amburghese Americana
Lisbona	151.50	151.50	151.50	151.50	151.50	151.50
Cherbourg	202. »	»	»	»	»	»
Southampton	202. »	»	»	»	»	»
Bordeaux	»	225. »	»	»	»	»
Havre	»	»	150. »	»	»	»
Liverpool	»	»	»	227.25	»	»
Anversa	»	»	»	»	187.50	»
Brema	»	»	»	»	187.50	»
Amburgo	»	»	»	»	187.50	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 passeggiero di 3ª classe imbarcato.

Santos (Brasile).

DESTINAZIONI	Navigazione generale italiana		La Veloce		Lloyd Austriaco	Royal Mail	Norddeutscher Lloyd di Brema	Amburghese Sud Americana	Messageries maritimes	Ligure Brasiliana	Transports maritimes	Ottavio Zino
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali								
Fiume	»	»	»	»	(1) 190	»	»	»	»	»	»	»
Trieste	»	»	»	»	(1) 190	»	»	»	»	»	»	»
Lisbona	»	»	»	»	»	200	187	187	»	»	»	»
Vigo	»	»	»	»	»	225	»	»	»	»	»	»
Rotterdam	»	»	»	»	»	»	225	»	»	»	»	»
Amburgo	»	»	»	»	»	»	»	(1) 234	»	»	»	»
Buenos Aires	»	»	»	»	»	»	»	»	106.25	»	»	»
Genova	170	150	170	150	»	»	»	»	»	150	140	140
Napoli	170	150	170	150	»	»	»	»	»	150	140	140
Marsiglia	180	160	180	160	»	»	»	»	»	160	150	150
Barcellona	185	165	185	165	»	»	»	»	»	165	155	155
Da Genova Napoli a Santos (prepagato)	(2) 143	(2) 143	(2) 143	(2) 143	»	»	»	»	»	(2) 143	(2) 143	(2) 143

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

(1) Calcolando la lira sterlina in ragione di lire ital. 25.25.

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

La Guayra.

DESTINAZIONI	Transatlantica di Barcellona	Compagnie générale transatlantique
Marsiglia	»	130
Genova	175	»
Da Marsiglia a La Guayra (prepagato)	»	175
Da Genova a La Guayra (prepagato)	175	»

Avana.

DESTINAZIONI	Transatlantica di Barcellona	Compagnie générale transatlantique
Genova	190	»
Barcellona	165	»
St. Nazaire	»	190
Da Genova all'Avana (prepagato)	190	»

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 in lire italiane sono calcolati al cambio del dollaro a lire 5.15.