



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

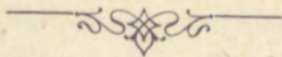
BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1907.

N. 7.

SOMMARIO.

Decreti e relazione sui prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti
nel primo quadrimestre dell'anno 1907.



ROMA
TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO & C.
VIA UMBRIA
1907

PREZZI DEI NOLI

per il trasporto degli emigranti nel 1° quadrimestre 1907.

4) Decreto del Ministro degli affari esteri e deliberazione del Commissariato dell'emigrazione, relativi ai noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 1° quadrimestre 1907 ⁽¹⁾.

A. — Decreto del Ministro degli affari esteri.

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

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

Tenuto conto delle informazioni raccolte, a norma dello stesso articolo 14, sul mercato dei noli e sui prezzi pel trasporto degli emigranti praticati nei principali porti esteri;

Sentito il parere della Direzione generale della Marina Mercantile e delle Camere di commercio di Genova, Napoli, Palermo, Messina e Venezia;

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

Esaminate le ragioni addotte dai vettori a sostegno delle loro proposte e le osservazioni del Commissariato dell'emigrazione;

Sentito il parere del Consiglio Superiore di Marina;

Decreta:

Sono stabiliti i seguenti noli massimi, pel trasporto di emigranti, dal 1° gennaio al 30 aprile 1907, senza alcun pregiudizio delle deliberazioni circa le concessioni delle patenti di vettore pel 1907:

(1) Il decreto del Ministro degli affari esteri e la deliberazione del Commissariato dell'emigrazione, riportati nel presente fascicolo del Bollettino, sono stati pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 291, del 15 dicembre 1906

Navigazione Generale Italiana.

PIROSCAFI	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans		
Umbria	175	200	178	190
Sicilia	175	200	178	190
Sardegna	175	200	178	190
Liguria	175	200	178	190
Lombardia	175	200	178	190
Regina Margherita	170	195	173	185
Orione	170	195	173	185
Perseo	170	195	173	185
Lazio	170	195	173	185
Sannio	170	195	173	185
Campania	170	195	173	185
Il Piemonte	137	162	140	155

La Veloce.

PIROSCAFI	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)	CENTRO AMERICA (1)
	Nuova York	Nuova Orleans			
Italia	175	200	178	190	200
Brasile	175	200	178	190	200
Argentina	175	200	178	190	200
Savoia	175	200	178	190	200
Centro America . . .	170	195	173	185	200
Venezuela	170	195	173	185	200
Nord America	170	195	173	185	195
Città di Milano . . .	153	178	156	170	195
Città di Torino . . .	153	178	156	170	195
Città di Napoli . . .	150	175	153	165	195
Washington	145	170	148	160	185

(1) Dall'Italia per Trinidad, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Sabanilla e Puerto Limon. Per la destinazione di Colon: lire 205 pei piroscafi *Italia*, *Brasile*, *Argentina*, *Savoia*, *Centro America* e *Venezuela*; lire 200 pei piroscafi *Nord America*, *Città di Milano*, *Città di Torino* e *Città di Napoli*, e lire 190 pel piroscafo *Washington*.

Lloyd Italiano.

PIROSCAFI	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans		
Florida	175	200	178	190
Indiana	175	200	178	190
Mendoza	175	200	178	190
Luisiana	175	200	178	190
Cordova	175	200	178	190
Virginia	175	200	178	190

Italia.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Siena	170	173	180
Bologna	170	173	180
Ravenna	165	168	175
Toscana	165	168	175

La Patria.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Madonna	175
Germania	170
Roma	170
Gallia	123
Massilia	123

Anglo-Italiana.

PIROSCAFO	STATI UNITI	
	Nuova York	Nuova Orleans
Italia	160	185
Perugia	153	180
Calabria	153	180
Algeria	123	150

Norddeutscher Lloyd.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Königin Luise	175
König Albert	175
Prinzess Irene	175
Barbarossa	175
Hohenzollern	170
Neckar	170
Weimar	165
Gera	165

Hamburg-Amerika Linie.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Deutschland	175	—	—
Hamburg	175	—	—
Moltke	175	—	—
Prinz Oscar	—	160	170
Prinz Adalbert	—	160	170

White Star Line.

PIROSCAFI	STATI UNITI	
	Nuova York	Boston (1)
Cedric	175	—
Celtic	175	—
Republic	—	175
Romanic	—	175
Canopic	—	175
Cretic	175	175

La Ligure-Brasiliana.

PIROSCAFI	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Bulgaria	165	175
Re Umberto	160	162
Rio Amazonas	158	160
Minas	158	160

Ottavio Zino.

PIROSCAFI	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans		
Equità	138	163	148	153
Attività	133	158	143	148

(1) La Compagnia deve fornire gratuitamente il biglietto ferroviario da Boston a Nuova York agli emigranti che ne facciano richiesta.

Società Anonima Genovese.

PIROSCAFO	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Governor	145

Roma, addì 14 dicembre 1906.

Il Ministro
TITTONI.

B. — Deliberazione del Commissariato dell'emigrazione.

IL COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

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

Sentito il parere della Direzione generale della Marina Mercantile e delle Camere di commercio di Genova, Napoli, Palermo, Messina e Venezia, e tenuto conto delle informazioni di cui tratta l'articolo sopra citato;

Delibera:

Sono approvati i noli massimi indicati nella seguente tabella, pel trasporto degli emigranti, dal 1° gennaio al 30 aprile 1907, senza alcun pregiudizio delle deliberazioni circa le concessioni delle patenti di vettore pel 1907.

Compagnia Transatlantica di Barcellona.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)	CENTRO AMERICA
Buenos Aires	150	170	190
Léon XIII.	150	170	190
Manuel Calvo	150	170	190
P. de Satrustegui	150	170	190
Montevideo	150	170	190
Montserrat	150	170	190
Cataluña	150	170	190
Antonio Lopez	150	170	190

(1)

(1) Dall'Italia per Puerto Rico e Habana. Il nolo è fissato in lire 195 per Puerto Limon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra; in lire 200 per Colon, e in lire 215 per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad Habana.

Giuseppe Fornari.

PIROSCAFI	STATI UNITI		PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans	
Sofia Hohenberg.	145	170	160
Francesca.	145	170	160
Sicilian Prince	135	160	145
Napolitan Prince	125	150	135

Société Générale de Transports maritimes à vapeur.

PIROSCAFI	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Pampa	173	185
Formosa	173	185
Espagne	158	165
Italie	158	165
Algérie	158	165
France	158	165
Aquitaine	153	160
Provence	153	160
Les Alpes.	148	155

Compagnie Générale Transatlantique.

PIROSCAFI	STATI UNITI (da Modane a Nuova York), via Havre (1)
La Provence	175
La Lorraine	175
La Savoie	175
La Bretagne	170
La Champagne	170
La Gascogne	170
La Touraine	170

(1) Sotto l'osservanza delle norme speciali stabilite per la *Compagnie Générale Transatlantique*.

Roma, addì 12 dicembre 1906.

Il Commissario Generale
L. REYNAUDI.

2) Relazione sulla determinazione dei noli massimi pel trasporto degli emigranti nel 4° quadrimestre (gennaio-aprile) 1907.

(16 dicembre 1906).

Come nei precedenti quadrimestri, anche questa volta i vettori hanno chiesto noli superiori a quelli vigenti nel 3° quadrimestre 1906 e che erano stati in parte accettati dagli stessi vettori ed in parte fissati dal Ministro degli affari esteri, sul conforme parere dell'onorevole Consiglio superiore di marina. Ed anzi tali aumenti sono stati chiesti per tutti i piroscafi e per tutte le linee in misura che varia da 5 lire (Patria, Anglo Italiana) a 20 lire, ed arriva a 30 lire (Transatlantica Spagnuola) ed anche a 40 lire (White Star Line). Ed a questo proposito è interessante rilevare che tutte le compagnie italiane — quasi obbedendo ad un'intesa — hanno proposto un aumento eguale, di lire 12. 50, sulla linea del Plata, ad eccezione della Navigazione Generale Italiana che ha chiesto un aumento di lire 15.

Nè queste domande ripetute ed insistenti di rialzo possono recare sorpresa. I vettori sono industriali che cercano di trarre dalla loro intrapresa il maggiore lucro possibile. E, siccome essi non possono ridurre le spese che in certi limiti non molto elastici, è naturale che cerchino di ottenere i prezzi più elevati possibili, date le condizioni presenti del mercato, le quali sono assai favorevoli per essi, non solo a cagione del notevole incremento nella domanda di trasporti, ma anche in conseguenza del sistema della nostra legge.

A questo punto si è già altra volta accennato in precedenti relazioni; ma sembra necessario insistervi per chiarire meglio i criteri con cui si crede debba procedersi in questa materia.

Come è noto il trasporto dei passeggeri in viaggi oceanici è esercitato quasi esclusivamente da grandi intraprese, e ciò per ovvie ragioni tecniche ed economiche. In questo ramo dell'industria dei trasporti marittimi si è determinata una concentrazione di capitali maggiore

che negli altri rami della stessa industria e vi sono pertanto più facili e più frequenti gli accordi. Non è agevole quindi, per molteplici motivi, una improvvisa concorrenza di nuove intraprese, anche in condizioni assai favorevoli del mercato; ed i prezzi presentano una relativa stabilità. Invece i noli-merci sui grandi mercati, soggetti come sono ad effettiva concorrenza, subiscono le conseguenze delle variazioni dell'offerta e della domanda e sono esposti a rapide e frequenti oscillazioni.

Da cinque anni, da che il Commissariato segue con attento studio le condizioni del mercato mondiale dei trasporti dei passeggeri, si è rilevato che i prezzi presentano un carattere di relativa stabilità. Ed una volta sola che i noli ribassarono fortemente in alcuni porti del Nord Europa, si trattava di fatto dipendente non da ragioni di concorrenza, ma da una manovra di Compagnie coalizzate per cercare di impedire alla "Cunard Line", di istituire una linea dal Mediterraneo per l'America.

Ma questa condizione di cose — conseguenza diretta della concentrazione dell'industria — non avrebbe forse indotto il legislatore ad introdurre il principio di diritto singolare contenuto nell'articolo 14 della legge sull'emigrazione, se con questa legge non si fossero stabilite due disposizioni che hanno avuto una notevole influenza sul nostro mercato dei trasporti, e cioè:

1° divieto di arruolare emigranti se non per conto proprio e dietro la concessione di una speciale patente che è subordinata a vincoli molteplici e a diverse formalità;

2° divieto degli imbarchi in porti esteri.

Ora queste due disposizioni — le quali rispondono ad elevati principii di protezione dell'emigrante — hanno fatto sì che il mercato dei trasporti in Italia sia divenuto un vero e proprio mercato chiuso. Infatti non è possibile l'improvvisa concorrenza di compagnie e di armatori nei mesi in cui il traffico è più copioso, poichè per esercitare l'industria dei trasporti occorre la concessione preventiva della patente e una organizzazione di rappresentanti: cose queste che non si improvvisano. E parimenti non è possibile che i prezzi risentano la concorrenza dei porti stranieri, in quei limiti in cui potrebbe essere

esercitata, date le spese di trasporti dall'Italia al porto estero di partenza.

Il legislatore non poteva non preoccuparsi di questo stato di cose. La legge per tutelare gli emigranti veniva a costituire un mercato chiuso per un'industria in cui già le possibilità di coalizioni sono tanto frequenti. Era necessario che si creasse un correttivo a questo stato di cose, per impedire che gli industriali ne traessero largo vantaggio, procurandosi eccezionali profitti da una classe di cittadini che giustamente appariva come più meritevole di aiuto e di assistenza.

E tale correttivo fu trovato nell'*intervento* dello Stato per la determinazione dei noli massimi, intervento esplicantesi normalmente e non soltanto nei casi in cui per conseguenza di aperte coalizioni i noli oltrepassassero ogni ragionevole misura.

Ora, data la finalità e i modi della determinazione dei noli, appare logico che i limiti massimi non possano stabilirsi con una grande larghezza. E del resto se ciò fosse l'intervento dello Stato sarebbe inutile, perchè i prezzi hanno un limite naturale nel potere di acquisto della massa dei consumatori. Invece la determinazione dei noli deve mirare ad impedire che i vettori traggano degli extra profitti dalla loro industria; e da ciò la necessità di determinare i prezzi in base alle condizioni del mercato e alla qualità dei trasporti.

In precedenti relazioni fu già dimostrata la impossibilità di una determinazione dei noli con procedimenti analitici. Onde il metodo più pratico ed anche meglio rispondente allo spirito della legge è quello di regolare i noli, secondo i mutamenti nel mercato dei trasporti, tenendo conto da una parte delle variazioni dei prezzi nel mercato mondiale, e dall'altra dell'andamento delle condizioni delle linee che fanno capo in Italia.

Nulla consiglia di mutare questo sistema, di cui anzi l'esperienza ha dimostrato la bontà. E pertanto, nel prendere in esame le proposte fatte dai vettori pel 1° quadrimestre 1907, si considerarono, con ogni diligente cura, le condizioni dei mercati esteri dei noli e quelle di esercizio delle linee che muovono dall'Italia. Per questo ultimo punto, specialmente, si credette necessaria una più minuta

disamina, insistendo i vettori nel mettere in rilievo aumenti nelle spese di esercizio dipendenti:

1) dai lavori di riadattamento dei piroscafi e da riduzioni di cuccette, imposti dalle Commissioni di visita;

2) da aumento generale del costo dei viveri e della mano d'opera;

3) da aumento del costo del carbone;

4) dall'impiego recente di materiale nuovo, che è gravato fortemente di spese di assicurazione e di ammortamento.

Esaminiamo dunque nel modo più obbiettivo le condizioni presenti dei mercati esteri dei noli e quelle di esercizio delle linee che muovono dall'Italia.

Il Commissariato, come di consueto, raccolse ampie informazioni sui noli praticati in porti esteri. E nell'allegato *B* si indicano i prezzi vigenti nei principali porti europei ed americani per trasporto di passeggeri transoceanici.

Confrontando questi dati con quelli raccolti nel quadrimestre antecedente, risulta che vi è stato un qualche rialzo nei noli pel Centro America e pei porti del Nord del Brasile praticati in Amburgo, Brema e Anversa. Un aumento del pari si registra in Barcellona e Lisbona per le destinazioni del Plata, di Santos e di Rio de Janeiro. Ma in Barcellona i noli sono stati rialzati solo dalle Compagnie italiane " Navigazione Generale Italiana „, " Veloce „ e " Lloyd Italiano „ e dalla Compagnia francese " Transports Maritimes „ che fa capo di linea in Genova. Queste quattro Società, probabilmente in seguito ad intesa, hanno elevato i prezzi pel Brasile e pel Plata a lire 175. E ciò si spiega tenendo conto che, mentre l'emigrazione spagnuola aumenta, i piroscafi delle Società muovono dall'Italia a carico quasi completo e non riservano ai porti di scalo della Penisola Iberica che un limitato numero di posti.

Lievi aumenti sono infine da rilevare nei biglietti pei viaggi da Nuova York all'Italia: ma si tratta di un rialzo che di solito si regi-

stra ogni anno in questa stagione, a causa della più attiva domanda di trasporti.

Ribassi di prezzo, in misura piuttosto notevole, sono invece da registrarsi per alcune linee che muovono dai porti del Nord Europa per quelli del Nord America. Dapprima furono ridotti i noli da Amburgo a Brema per Nuova York e la riduzione che nel principio fu assai notevole si mantiene ora in misura variabile da 10 a 20 marchi. Le ragioni di queste riduzioni di prezzo non sono ben chiare; ma non è improbabile che le cause attengano alla istituzione della nuova linea russa Libau-Nuova York. Poco dopo che ad Amburgo ribassarono i noli da Trieste e Fiume per Nuova York e da Glasgow e Anversa pel Canada; e contemporaneamente si ebbe a Nuova York una parziale riduzione dei prezzi dei *prepagati* (cioè dei biglietti venduti in America che assicurano il trasporto dall'Italia a Nuova York e a Boston e che — come risulta dall'All. E — costituiscono una notevole parte del traffico complessivo dei vettori).

In conclusione quindi, mentre si sono avuti rialzi nei noli per le linee di minore importanza, sono da registrare delle riduzioni di prezzo e notevoli su linee di grande traffico.

Ma, per valutare convenientemente le condizioni del mercato estero, gioverà tener conto di una circostanza. I porti del Nord Europa (Liverpool, Glasgow, Southampton, Havre, Rotterdam, Anversa, Brema ed Amburgo), da cui partono le principali linee per l'America, non hanno un movimento emigratorio del tutto proprio, essendosi ridotto il numero dei lavoratori inglesi, tedeschi, ecc., che espatriano. Le maggiori correnti di emigrazione muovono oggi, oltre che dall'Italia, dalla Russia, dall'Austria-Ungheria, dalla Turchia, dai Paesi balcanici, cioè da paesi lontani dai porti su ricordati. Le grandi linee che muovono dal Nord Europa trovano, in gran parte, il loro alimento in questa parte dell'emigrazione. Ma per non oltrepassare i limiti della spesa che può sostenere l'emigrante, le Compagnie del Nord stabiliscono in generale noli a zone, riducendoli cioè in modo da non aggravare il costo complessivo del biglietto ferroviario-marittimo. Così ad esempio pei vapori della " Transatlantique ,

dell'Havre si pratica, presso a poco, lo stesso prezzo complessivo così per gli emigranti che comprano il biglietto all'Havre, come per quelli che muovono da Parigi, da Basilea, da Chiasso, ecc. E perciò la parte di nolo marittimo si riduce tanto più quanto maggiore è la distanza dal posto e il prezzo del biglietto ferroviario.

Ciò importa che nella realtà i prezzi dai porti del Nord sono inferiori a quelli di cartello che sono riportati nell'allegato B, e di questa circostanza deve tenersi il dovuto conto quando si vogliano comparare quei noli a quelli praticati nei porti italiani; comparazione per cui, se deve tenersi conto, da una parte, della distanza nautica, deve pure considerarsi dall'altra la qualità del materiale e specialmente la velocità e l'importanza del movimento dei passeggeri.

Se noi infatti confrontiamo la linea Le Havre-Nuova York, che questo ufficio ha modo di ben conoscere, con quella Italia-Nuova York, dobbiamo constatare che, malgrado il minor percorso della prima (miglia 3130 di fronte a circa 4200) le spese di esercizio di ogni viaggio sono forse superiori.

Infatti, dato l'alto costo dei piroscafi e il numeroso personale di bordo, l'ammortamento e le altre spese generali gravano su ogni viaggio *almeno* quanto per la media dei piroscafi che partono dall'Italia. Il consumo di carbone poi, malgrado il minor percorso, è, secondo tipi di piroscafi, da 4000 a 6000 tonnellate per viaggio intero, mentre anche per le navi più veloci che muovono dall'Italia (ad eccezione del *Deutschland* che fa solo uno o due viaggi all'anno e di qualche altro piroscafo di lusso che fa pochi viaggi annuali) sulla linea di Nuova York non si ha consumo superiore a 3000 tonnellate. E questa differenza nel consumo del combustibile compensa certamente il vantaggio che quella linea ricava dal maggior numero di passeggeri di classe che trasporta; vantaggio del resto che è attenuato assai dalla conseguente riduzione del numero delle cuccette per emigranti.

Si ritiene quindi che in definitiva il costo unitario del trasporto dall'Havre a Nuova York non sia inferiore a quello dall'Italia, ed intanto, in fatto, cospicua parte degli emigranti imbarcati all'Havre

pagano un nolo medio di lire 150, inferiore di lire 30 a quello finora praticato nei porti italiani.

A conclusioni consimili si verrebbe forse esaminando i prezzi praticati negli altri porti esteri.

Passando ad esaminare le condizioni di esercizio delle linee di emigrazione che partono dall'Italia, gioverà considerare partitamente prima lo sviluppo generale del movimento del traffico, e poi le variazioni nei coefficienti del costo di esercizio; e ciò sia per tutte le linee prese nel loro complesso che per ciascuna singolarmente.

Il movimento di passeggeri fra l'Italia e le Americhe è nell'ultimo decennio notevolmente aumentato, come si può desumere dal seguente prospetto.

**Movimento di passeggeri imbarcati e sbarcati in Italia.
diretti all'America e provenienti dall'America.**

ANNI	PASSEGGERI imbarcati in Italia			PASSEGGERI sbarcati in Italia			TOTALE generale
	di I e II classe	di III classe (emi- granti)	Totale	di I e II classe	di III classe	Totale	
1896	7,751	220,814	228,365	7,535	66,142	73,677	302,042
1897	8,197	197,314	205,511	7,176	63,983	71,069	274,580
1898	8,296	147,684	155,980	5,484	71,687	77,171	233,151
1899	7,936	149,476	157,412	5,891	69,441	75,332	232,744
1900	10,073	170,382	180,455	12,479	80,570	92,749	273,203
1901	9,580	240,094	249,674	26,136	77,567	107,492	357,136
1902	11,248	240,276	251,524	12,154	95,336	107,490	359,014
1903	14,662	260,505	275,167	12,437	124,590	137,027	412,194
1904	17,329	211,091	228,420	16,293	172,661	188,954	417,374
1905	22,674	349,856	372,530	19,613	102,841	122,454	494,984
1906 (gennaio-otto- bre)	22,746	363,558	386,304	21,022	87,873	108,895	495,199

Il numero complessivo delle partenze e degli arrivi che dava meno di 300 mila persone nel 1900, superò le 400 mila nel 1903; si avvicinò al mezzo milione nel 1905 e supererà certamente questa cifra nel 1906. E questo rapido accrescersi del movimento dei passeggeri nei viaggi oceanici è dovuto quasi esclusivamente al crescere della emigrazione transoceanica, che è venuta assumendo dopo il 1900 — e specie negli ultimi due anni — delle proporzioni addirittura impressionanti che preoccupano opinione pubblica e Governo.

Contemporaneamente sono cresciuti gli scambi commerciali tra l'Italia e l'America. Specialmente le esportazioni dal nostro paese per gli Stati Uniti e pel Plata sono dal 1900 ad oggi pressochè raddoppiate per valore: fatto questo confortante, dovuto a ragioni complesse ed in parte anche all'aumento dell'emigrazione.

Di fronte a questo notevole sviluppo del traffico il materiale nautico è cresciuto come tonnellaggio ed è migliorato come qualità; ma non in proporzioni corrispondenti. Ciò sarà dimostrato colla possibile precisione esaminando le singole linee.

Intanto, per valutare nel suo complesso l'andamento del traffico, gioverà mettere in rilievo il numero dei viaggi compiuti dai piroscafi in servizio di emigrazione col numero dei passeggeri di 3^a classe partiti dall'Italia per le Americhe. Indichiamo nel seguente prospetto i relativi dati.

A N N I		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
Id.	1901	432	240,094	556
Id.	1902	376	240,276	639
Id.	1903	378	260,505	689
Id.	1904	365	211,091	578
Id.	1905	416	349,856	841
Gennaio-ottobre	1906	362	363,556	1,004

Che se poi ci facciamo a considerare più specialmente il traffico del 1905 con quello accertato fino all'ottobre del 1906, dobbiamo rilevare, nell'anno volgente al termine, un forte incremento; il che è tanto più notevole in quanto il 1905 era già stato un anno di grande movimento ed anzi si considerava quasi come un anno eccezionale.

**Movimento dei passeggeri fra l'Italia e l'America nei primi dieci mesi
del 1905 e del 1906.**

	PASSEGGERI imbarcati nei porti nazionali		PASSEGGERI sbarcati nei porti nazionali		TOTALE complessivo dei passeggeri
	di I e II classe	di III classe	di I e II classe	di III classe	
Gennaio-ottobre 1905 . .	19,123	299,568	17,004	63,989	399,684
Id. 1906 . .	22,746	363,556	20,421	87,823	494,546
Differenza . . .	+ 3,623	+ 63,988	+ 3,417	+ 23,834	+ 94,862

Si è avuto quindi nei primi dieci mesi del 1906 un maggiore movimento complessivo di più che 90,000 persone in confronto al corrispondente periodo del 1905, cioè un incremento del 23 per cento.

In conclusione quindi non si può negare che il traffico dell'emigrazione e in conseguenza le entrate lorde dell'industria segnino in complesso negli ultimi anni un aumento che è stato specialmente notevole nel 1906.

Passiamo ora ad esaminare l'andamento delle spese di esercizio specialmente nell'ultimo anno.

I vettori — come sopra si è avvertito — hanno insistito nel mettere in rilievo alcuni aumenti che, a loro dire, neutralizzerebbero ogni vantaggio dell'aumento del traffico. Converrà quindi esaminare partitamente i loro rilievi.

a) *Maggiori spese che sarebbero dipendenti dai deliberati delle Commissioni di visita.*

Come è noto, i piroscafi in servizio di emigrazione sono sottoposti a visite periodiche dirette ad accertare che essi si trovino nelle condizioni volute dal regolamento. Le Commissioni di visita ad ogni viaggio tengono conto dei rilievi fatti dai RR. Commissari — i quali in navigazione possono convenientemente giudicare l'assetto delle navi. — Ma esse procedono con ogni prudente cautela, e non dispongono l'esecuzione di particolari lavori se non quando si tratti di inconvenienti bene accertati, dovuti ad inosservanza del regolamento.

Ora è evidente che le spese per tali lavori debbono considerarsi come ordinarie spese di manutenzione, poichè ad esempio se gli estrattori di aria funzionassero male è dovere ed interesse dei vettori ripararli. Non si può parlare quindi di speciale aggravio. Ed in ogni caso è da osservare che tali aggravii non sarebbero avvenuti nel 1906, poichè il regolamento è in vigore dal 1901. Ed anzi i lavori di riadattamento a cui accennano i vettori furono, come è ovvio, ben più importanti di quello che non siano adesso, nei primi anni in cui entrò in vigore il regolamento.

b) *Maggiori spese dipendenti dall'obbligo di usare coperte di lana e non di cotone per le cuccette degli emigranti.*

Come è noto, l'articolo 103 del regolamento stabilisce che le coperte per la terza classe siano di lana. Questa disposizione è stata introdotta, perchè, mentre nelle nostre navi non è obbligatorio il riscaldamento, esse battono di ordinario linee in cui si incontrano freddi intensi o rapide variazioni di temperatura.

Ma finora non tutti i vettori avevano ottemperato a questa disposizione. Avuta notizia di ciò, il Commissariato richiamò la rigorosa osservanza del ricordato articolo 103 del regolamento a partire dal 1° dicembre. Si tratta pertanto di una spesa obbligatoria già calcolata nel nolo.

Ma anche a prescindere da ciò, sono da farsi alcuni rilievi su quanto asseriscono i vettori. Essi in generale parlano di una spesa di sei lire per coperta e calcolano che questa duri due viaggi, così

che si avrebbe un maggiore aggravio di lire 3 per persona e per viaggio.

Non si conosce ancora come i vettori abbiano curato l'osservanza di questa disposizione. Essi avevano presentato un tipo di coperta di lana di infima qualità e che perciò fu dovuto scartare, il cui valore si calcolava in lire 2.

Ma anche se scegliessero una coperta di lana del valore di lire 6, non tutta la spesa deve considerarsi un maggiore aggravio, poichè le coperte sinora usate hanno pure un valore; nè si può ammettere che le nuove coperte durino solo due viaggi, essendo possibile disinfettarle un numero di volte assai superiore. E certamente, quando i vettori useranno non più le scadentissime coperte fin ora adottate, ma altre di un certo valore, allora cureranno che gli emigranti non le portino via o non le deteriorino, come ora provvedono a fare per altri oggetti esistenti a bordo (stoviglie, ecc.).

c) Maggiori spese dipendenti dal rincaro dei viveri e della mano d'opera.

Per la mano d'opera non si contesta che vi siano stati degli aumenti di salari in alcuni porti; ma come è noto le spese di imbarco e sbarco non gravano, nella loro maggior parte, sull'industria dei trasporti marittimi.

Invece nei salari della gente di mare, la cui misura ha influenza sul costo di esercizio dell'industria, non risulta che vi siano state delle sensibili variazioni.

Circa poi il rincaro delle vettovaglie si possono fare diverse considerazioni.

Molti vettori usano dare ad appalto il servizio viveri, ed in questo caso le oscillazioni di prezzo delle derrate non sono risentite immediatamente dall'industria.

Ma anche prescindendo da ciò, deve pur troppo rilevarsi che ancora il servizio viveri non procede come sarebbe desiderabile. Malgrado l'opera assidua dei Regi Commissari durante la traversata, e la vigilanza preventiva delle Commissioni di visita, per troppi piroscafi

si hanno tuttavia continui e giustificati reclami per la qualità e quantità del vitto fornito.

Tutto ciò dipende dallo spirito di parsimonia con cui alcuni vettori provvedono a questo servizio al fine di ridurre il costo della razione, che già di per sé è assai limitato. Si calcola che la razione degli emigranti non costi in nessun caso più di una lira al giorno, così che anche un aumento del 10 per cento non importerebbe aggravio maggiore di centesimi 10 al giorno.

Tuttavia l'Amministrazione ha voluto rendersi diretto conto dell'andamento del mercato dei generi alimentari; ed a tal fine ha esaminato le mercuriali pubblicate dalla Camera di commercio di Napoli, la quale città come è noto fornisce in gran parte i viveri ai piroscafi in servizio di emigrazione.

Risulta da tale esame che non vi sono stati rialzi di prezzi se non per qualche genere di non largo consumo come il riso (1). Così che si può ritenere che il costo della razione o non è aumentato o ha risentito aumenti di scarso rilievo ed anzi addirittura trascurabili. E ciò del resto è confermato dal fatto che non tutti i vettori mettono avanti questa circostanza, cosa che al certo nessuno avrebbe trascurato di fare se si fosse trattato di un aumento di qualche rilievo.

d) *Aumento notevole delle spese di esercizio dipendente dal rincaro dei carboni.*

È questo certamente il punto più importante trattandosi del coef-

(1) Indichiamo qui appresso i prezzi di alcuni fra i principali generi di consumo desunti dalle sopra ricordate mercuriali. (Mancano i prezzi della carne poichè le mercuriali in parola non contengono tale indicazione. Ma giova ricordare che negli ultimi tempi sui piroscafi da emigranti si è largamente diffusa la carne congelata che è notevolmente più economica della carne fresca).

	2 novemb. 1905	1 febbraio 1906	3 maggio 1906	2 agosto 1906	2 novemb. 1906
Stocco olandese Quint.	137	140	—	—	—
Pasta alimentare (n. 3) . . . Id.	37 a 39.50	36 a 39	36 a 38	36 a 37	36 a 38
Farina (B 2 sup.) Id.	33.50 a 34.50	33.50 a 34	33.50 a 34	33.50 a 34	33.50 a 34
Riso giapponese (2ª qual.) . . Id.	33	33.50	35	37	35
Vino di Gallipoli Ettol.	25	21 a 23	—	21 a 23	20 a 21

ficente più rilevante della spesa di esercizio dell'industria dei trasporti. E perciò il Commissariato ha creduto necessario di studiare colla maggiore cura le condizioni presenti del mercato dei carboni, e di questo studio si indicano qui appresso in via sommaria le risultanze.

Tutti i vettori insistono vivamente nel mettere in rilievo il maggior prezzo che ha il carbone nel novembre 1906, in confronto al mese corrispondente dell'anno 1905. E ciò non si contesta.

Ma per rendersi conto della portata di tale aumento non si possono prendere a base — come artificiosamente fanno alcune Compagnie — i prezzi segnati per i due periodi dalle mercuriali della Camera di commercio di Genova. Queste mercuriali indicano il prezzo del *carbone posto sul vagone*, e quindi nel determinare le variazioni del prezzo stesso influiscono, e notevolmente, le spese di sbarco e imbarco e le condizioni ferroviarie (le quali possono esigere un costoso deposito in chiatte o in altri luoghi, spese di custodia e così via). E senza dubbio è dovuto in gran parte alle eccezionali condizioni presenti di quel porto se i prezzi del combustibile posto sul vagone dal novembre 1905 al novembre 1906 sono cresciuti in media di lire 6 pel Cardiff e di lire 5 pel Newport (primaria qualità). E ciò è tanto vero che, secondo le mercuriali della Camera di commercio di Napoli, i prezzi del carbone posto sulla banchina in quel porto sono cresciuti nello stesso tempo solo di lire 3 pel Cardiff e di lire 2 pel New-Castle.

Ma per valutare in quale misura pesi sull'industria dei vettori il rincaro del carbone devono prendersi in considerazione i seguenti elementi:

- a) prezzi del carbone al luogo di produzione;
- b) noli pel trasporto del combustibile dai porti di origine ai porti di rifornimento.

Nell'anno 1906 il mercato dei carboni ha avuto una tendenza sostenuta. Secondo i listini comunicati dal regio Console di Cardiff, il prezzo del carbone di 1^a qualità — che aveva oscillato da 14 a 15 scellini nel 1° trimestre di quest'anno — rialzò nel secondo trimestre, e dopo aver declinato da luglio ad ottobre, è risalito a 16 scellini nel

novembre. La media dei prezzi, cioè, è ritornata al livello del 1902, dopo aver declinato lievemente nel 1903 e nel 1904, e in misura più notevole nel 1905.

Le ragioni di questo andamento del mercato sono complesse.

L'anno 1905 era stato un anno di domanda relativamente scarsa perchè la guerra russo-giapponese aveva fatto ristagnare il commercio con l'Estremo Oriente e perchè vi era stata una certa depressione in alcune industrie e specialmente in quelle siderurgiche che sono grandi consumatrici di combustibile.

L'anno 1906 invece è stato un anno di grande attività dei traffici e delle industrie e specialmente di quelle siderurgiche. In conseguenza la domanda di combustibile è stata assai intensa, e da ciò la tendenza del mercato al rialzo, tendenza che è stata rafforzata da varie altre circostanze, alcune delle quali di carattere eccezionale.

Lo sciopero nelle miniere della Pennsylvania, prolungatosi per mesi a causa della resistenza dei proprietari, fece sì che si esaurissero quasi tutte le riserve di carbone americano; e ciò naturalmente aumentò lo squilibrio fra domanda ed offerta. Inoltre in vari distretti minerari inglesi le *corti di arbitrato* hanno accolto parzialmente domande di aumento di mercedi da parte dei minatori; e altre domande nello stesso senso sono state presentate di recente dalle *Trade Unions*. E naturalmente il mercato risente le conseguenze dei maggiori salari concessi e delle domande ancora più rilevanti che vengono ora presentate.

Infine ha notevolmente influito a determinare il rialzo dei carboni l'azione più larga dei sindacati dei produttori e la loro tendenza decisa a seguire la direttiva che i francesi chiamano *politica del carbone caro*.

Ma l'aumento di prezzo non è stato grandissimo e si è ben lontani dal raggiungere i limiti toccati nel 1900 e nel 1901.

Secondo l'autorevole rivista inglese *The Economist*, l'Ammiragliato del Regno Unito avrebbe pagato la sua provvista annuale di un milione di tonnellate, tre scellini di più che l'anno scorso. Ma si tratta di carboni sceltissimi. Per le qualità comunemente usate nella navi-

gazione commerciale gli aumenti variano, secondo i listini pubblicati nella stessa rivista e quelli comunicati dal R. Console di Cardiff, da scellini 2 $\frac{1}{2}$ a scellini 1 $\frac{1}{2}$ secondo i tipi.

In relazione sono aumentati i carboni americani, da cent. 25 a cent. 50 di dollaro, secondo che informa il R. Console generale di New York; e ciò s'intende in confronto ai prezzi del corrispondente periodo dell'anno scorso.

Infine, in quanto alla tendenza del mercato, dalle indagini fatte non si sono potuti trarre sicuri elementi di giudizio. pareri delle persone più autorizzate non sono concordi; ma sembra prevalente la convinzione che i prezzi si manterranno sostenuti fino alla primavera ventura e che dopo probabilmente declineranno.

Nè la tendenza del mercato e i prezzi futuri dei carboni sono circostanze prive di interesse in questa disamina, come vorrebbero asserire alcuni vettori. Non si nega che in questo periodo di tempo si facciano i contratti di fornitura per tutto l'anno. Ma è da tener presente che in siffatte convenzioni i prezzi sono suscettibili di ribasso secondo l'andamento del mercato. Per avere sicura prova di ciò questo Ufficio ha creduto opportuno di procurarsi i moduli di contratto usati da alcune importanti case fornitrici di combustibile ed ha riscontrato che essi contengono la così detta *Fall Clause* (1) che è una clausola di uso in siffatte contrattazioni.

Si può quindi escludere che l'aumento attuale abbia a pesare su tutto l'esercizio futuro, anche se i prezzi del carbone avessero nel prossimo anno a diminuire.

I noli pel trasporto marittimo hanno speciale importanza per la fornitura del carbone sulla linea del Plata. Per quella di New York infatti i vettori si forniscono in tutto o in parte in quel porto, dove i

(1) La clausola è espressa nei seguenti termini, o in altri equivalenti :

* Should the general Contract or current price for equal quality coal be lower at the time of any coaling, Steamer is to receive the benefit of such lower price .

prezzi del combustibile si mantengono ad un livello più basso. Invece pel Plata si usa comunemente carbone inglese, e il rifornimento si compie di ordinario a Genova, a San Vincenzo di Capo Verde ed in minor misura a Buenos Aires. Quindi per questa linea è da tener conto non solo dei prezzi del carbone all'origine, ma anche del costo dei noli dall'Inghilterra ai tre porti sopra ricordati.

Ora, in quanto ai noli da Cardiff a Genova, risulta da una comunicazione dell'addetto navale presso la Regia Ambasciata di Londra (del novembre) che, secondo le quotazioni ufficiali di quella borsa, il loro corso medio non ha subito notevoli variazioni. Fu da 4.9 a 7.9 nel 1905 ed è stato da 5 a 6.6 nel 1906.

Pel trasporto del combustibile a San Vincenzo non si sono potute avere sicure notizie. Però dalle circolari dei fornitori risulta che il carbone, che alla fine del 1905 era offerto in quel porto a 26 scellini pei contratti del 1906, è offerto a 28 scellini pei contratti del 1907. E data la misura dell'aumento nei prezzi al luogo di produzione è da concludere che i noli del trasporto marittimo non abbiano subito variazioni.

In quanto ai noli dall'Inghilterra al Plata essi oscillano attualmente, secondo informa il regio Console di Cardiff, intorno a 13 scellini. L'anno scorso invece nello stesso periodo di tempo variavano da 11 a 12 scellini. Nè risulta che i noli pel carbone in Inghilterra abbiano tendenza all'aumento.

Così che, tutto considerato, si può ritenere che l'aumento nel prezzo del combustibile gravi sull'industria dei trasporti non più di lire 2.50 a tonnellata sulle linee degli Stati Uniti e intorno a 4 lire per quelle del Plata e del Brasile. E naturalmente l'aggravio complessivo è maggiore nei viaggi per queste regioni, a causa della rotta più lunga. Ma di ciò ci intratterremo più particolarmente parlando delle singole linee.

e) Maggiori spese dipendenti dal più largo impiego di materiale nuovo.

È noto che sulle linee d'emigrazione nell'anno 1905-906 si è avuto un impiego abbastanza confortevole di materiale nuovo, e

che prossimamente verranno nuove navi ad esercitare queste linee. Così finalmente viene compendosi quella rinnovazione della flotta, che era divenuta una necessità vitale per l'avvenire della nostra marina mercantile.

Ma non è esatto che il nuovo materiale, a parità di condizioni, importi maggiori spese, come a prima vista potrebbe sembrare.

Tutti i progressi dell'industria sono avvenuti ed avvengono nella direttiva della maggiore economicità; ed hanno prodotto una progressiva diminuzione del costo di produzione; così che in conseguenza i prezzi dei prodotti industriali segnano nell'ultimo trentennio una diminuzione notevole, come è dimostrato dagli *index numbers*.

Ciò si verifica pure — in misura maggiore — per l'industria dei trasporti marittimi. I notevoli progressi dell'architettura navale e della meccanica hanno fatto sì che si sia aumentata l'efficienza del materiale e che, a parità di condizioni, il costo di trasporto della tonnellata-miglio sia venuto notevolmente riducendosi. Ed è appunto a questa circostanza che si deve il progressivo ribasso dei noli marittimi, che è uno dei fatti più importanti dell'economia odierna.

La tendenza generale dell'industria non è contraddetta certamente dalle navi destinate al trasporto di emigranti. Se noi consideriamo due navi di eguale velocità e di eguale consumo di carbone costruite a distanza di 20 anni, troveremo che la moderna in confronto all'antica ha notevoli vantaggi, fra cui principali:

- a) costo minore della tonnellata di stazza;
- b) maggiore capacità di trasporto e migliore utilizzazione dello spazio (1).

(1) Prendendo l'esempio di due piroscafi in esercizio di emigrazione, il *Perseo* varato nel 1883, le cui macchine furono rinnovate nel 1891, e il *Mendoza* varato nel 1906, rileveremo che tutti e due hanno la stessa velocità di circa 14 miglia e mezzo e lo stesso consumo all'ora di carbone di tonnellate $3 \frac{3}{4}$. Ma il primo ha una stazza di 4158/2112 e può trasportare 120 passeggeri in 1ª classe e 814 in 3ª, mentre il secondo ha una stazza di 7217/4713 e può trasportare 118 passeggeri in 1ª classe e 1376 in 3ª. Anche la capacità di trasporto di merci è molto superiore nel secondo.

Ed anche se la nave vecchia si trovasse nelle migliori condizioni tecniche e se fosse già ammortizzato il valore di essa e delle grandi riparazioni, il costo del trasporto sulla nuova nave sarebbe sempre minore.

Perciò non si può affatto ammettere che l'impiego di materiale nuovo abbia fatto crescere le spese di esercizio. Ha fatto bensì aumentare il capitale investito nell'industria dei trasporti; ma è capitale che trova convenienza nel nuovo investimento.

In definitiva quindi il solo aumento meritevole di speciale considerazione nelle spese di esercizio è quello avutosi nei carboni. Nel resto mancano aumenti degni di rilievo; ed anzi è da notare che la domanda di trasporti, essendo stata più attiva e meglio distribuita nei vari periodi dell'anno, i vettori hanno corrisposto meno di frequente i supplementi di provvigione, che gravano sul nolo in misura variabile da lire 5 a 20 e persino a 30 e 40 lire. E per la stessa ragione i vettori, a differenza che negli anni precedenti, hanno praticato sempre i noli massimi, eccetto che in soli sei viaggi (5 pel Plata e 1 per Nuova Orleans).

Che se poi si considera nel complesso l'andamento dell'industria, apparirà evidente che l'incremento del traffico dell'emigrazione è stato tale da compensare ad esuberanza l'aggravio dipendente dal rialzo del carbone. Ciò sarà dimostrato qui appresso in modo particolare per le diverse linee.

Ma intanto giova ricordare che nell'anno 1902, quando i prezzi dei carboni non erano inferiori agli attuali e i noli marittimi pel trasporto del combustibile più alti, i vettori *accettavano* noli di lire 185 per Nuova York e pel Plata pei piroscafi di 1^a classe: e allora la media degli emigranti imbarcati in ogni viaggio era di 639 persone, mentre nel 1906 è stata di 1004.

Condizioni di esercizio delle linee degli Stati Uniti.

Le condizioni del traffico su queste linee sono state nell'ultimo quinquennio in continuo e progressivo aumento.

Sono aumentati gli scambi commerciali fra i due paesi; ed i

piroscafi in servizio di emigrazione sono venuti partecipando in misura sempre più larga a questo traffico, riducendosi la parte del traffico stesso prima assorbita da *trampers*.

Secondo dati raccolti da quest'ufficio, nei primi 10 mesi del 1906 le navi dei vettori hanno trasportato su questa linea delle merci per tonnellate 112,493 in partenza e 137,577 in arrivo, s'intende senza calcolare la linea dell'Havre.

Ma ciò che è particolarmente notevole è lo sviluppo del movimento dei passeggeri. In relazioni precedenti sono state messe in rilievo le caratteristiche di tale aumento, che pareva avesse raggiunto il suo punto culminante nel 1905 quando erano partiti dall'Italia per gli Stati Uniti 264,990 emigranti (di cui 246,692 avevano preso imbarco nei porti nazionali e 18,298 all'Havre). Ma nell'anno 1906 queste cifre, pur sì rilevanti, sono state superate, e infatti in quest'anno — senza calcolare novembre e dicembre — sono partiti per la Confederazione Nord-Americana 282,444 persone (264,134 imbarcate nei porti italiani e 18,310 all'Havre). Si sono cioè superate in 10 mesi le cifre del 1905, che pure parevano cifre eccezionali.

Ma quel che più importa per l'esercizio della linea si è il rilevare che è aumentata la media degli emigranti trasportati in ogni viaggio; e ciò non solo nel primo e nel secondo quadrimestre, ma anche negli ultimi mesi dell'anno in cui di solito le partenze si riducevano notevolmente (1).

(1) Indichiamo qui appresso il numero medio degli emigranti imbarcati su ogni piroscafo nei diversi quadrimestri dal 1902 all'ottobre 1906:

A n n o	1° quadrimestre	2° quadrimestre	3° quadrimestre
1902	854	807	773
1903	997	876	753
1904	904	512	370
1905	1,096	1,045	712
1906	1,158	1,122	1,169 (1)

(1) Mesi di settembre e ottobre.

È anche aumentato in misura sensibile il numero dei passeggeri di classe, sia perchè si son resi più attivi i rapporti fra i due paesi, e anche perchè, sebbene ancora in misura inferiore alla desiderabile, vi è una certa classe di emigranti più distinta.

Infine è da rilevare che, mentre nei primi 10 mesi del 1905 erano sbarcati nei porti del Regno 39,972 emigranti che rimpatriavano, nel corrispondente periodo di quest'anno ne sono sbarcati 51,765.

A questo aumento di traffico ha corrisposto però un aumento di tonnellaggio, come dimostra il prospetto seguente, in cui il numero degli emigranti in partenza è messo in confronto col numero dei piroscafi e col loro tonnellaggio.

Linea degli Stati Uniti.

	1902			1903			1904			1905			1906		
	1° quadri- mestre	2° quadri- mestre	3° quadri- mestre	1° quadri- mestre	2° quadri- mestre	3° quadri- mestre	1° quadri- mestre	2° quadri- mestre	3° quadri- mestre	1° quadri- mestre	2° quadri- mestre	3° quadri- mestre	1° quadri- mestre	2° quadri- mestre	Settim. o ottobre (1)
Numero dei piroscafi . . .	83	75	64	101	70	61	93	63	61	98	84	73	103	93	36
Tonnellaggio netto complessivo delle navi . . .	235,231	202,912	178,928	310,496	208,833	185,424	342,061	222,493	246,160	374,696	320,863	297,350	432,437	384,598	154,873
Tonnellaggio netto medio per viaggio	2,735	2,705	2,796	3,074	2,983	3,040	3,678	3,532	4,035	3,721	3,820	4,073	4,198	4,135	4,302
Numero complessivo dei passeggeri di 3ª classe trasportati	73,423	60,523	49,442	100,654	61,282	45,933	84,045	32,236	22,554	107,384	87,762	51,985	119,310	104,351	42,068
Media dei passeggeri di 3ª classe imbarcati per ogni viaggio	854	807	773	997	876	753	904	512	370	1,096	1,045	712	1,158	1,122	1,169

(1) Nel corrispondente bimestre del 1905 si ebbero i seguenti risultati: piroscafi 38; tonnellaggio complessivo 152,840; tonnellaggio medio per viaggio 4,022; numero complessivo dei passeggeri di 3ª classe trasportati 31,708; media per ogni viaggio 834.

Come si rileva dal precedente prospetto, nel 1905 avevamo avuto partenze di piroscafi in servizio di emigrazione per un tonnellaggio complessivo di 992,909; mentre nei primi 10 mesi il tonnellaggio totale delle navi in partenza è stato di 971,908. Ciò importa che nell'anno volgente a termine sarà superato il tonnellaggio del 1905.

Ma giova osservare che, confrontando l'anno scorso coi primi 10 mesi del 1906, il numero degli emigranti è cresciuto dell'8 per cento, e quello dei rimpatrianti in misura maggiore, mentre il tonnellaggio lungi dall'essere aumentato è diminuito. Ed ancora un altro rilievo è da farsi. L'aumento di tonnellaggio non è in relazione soltanto con la capacità dei mezzi di trasporto, ma anche con la loro velocità. Ed anzi in buona parte l'incremento del tonnellaggio è dovuto al fatto che nel 1906 si è impiegato su questa linea un maggior numero di piroscafi di 1^a classe.

Infatti se pei due periodi gennaio-ottobre 1905 e gennaio-ottobre 1906 mettiamo in raffronto il numero dei passeggeri di 3^a classe partiti ed arrivati nel Regno col numero delle cuccette di 3^a classe disponibili sui piroscafi partiti nei periodi stessi abbiamo i seguenti risultati:

PERIODO	NUMERO delle cuccette	PASSEGGIERI di III classe partiti	PASSEGGIERI di III classe ritornati
Gennaio-ottobre 1905.	308,263	226,455	39,972
Id. 1906.	317,332	264,133	51,765
Aumento . . .	3 %	12 %	30 %

Mentre il numero delle cuccette cresceva del 3 per cento, quello degli emigranti in partenza aumentava del 12 per cento e quello dei rimpatriati del 30 per cento; il che significa che l'incremento del traffico è in misura molto superiore all'aumento dei mezzi di tra-

sporto. E se si tien conto che contemporaneamente è cresciuto il numero dei passeggeri di classe, che il movimento delle merci sulle linee di emigrazione ha raggiunto proporzioni considerevoli, e che i noli delle merci sono cresciuti, si rileverà di quanto lo sviluppo del traffico superi l'incremento del materiale.

Secondo i dati sovraesposti, il numero medio dei passeggeri di 3^a classe trasportati in ogni viaggio completo di andata e ritorno, che era stato di 1044 in tutto l'anno 1905, è stato di 1361 nei primi 10 mesi del 1906 malgrado che mancano i mesi di novembre e dicembre che sono di solito quelli di più attivo movimento. Ciò vuol dire che vi è stato un incremento di almeno 250 posti intieri a viaggio e calcolando un nolo medio netto di lire 100 si avrebbe un maggior introito a viaggio di lire 25,000, senza tener conto delle maggiori entrate dipendenti dagli altri rami del traffico.

Questi maggiori introiti compensano ad esuberanza l'aggravio dipendente dal rincaro del carbone. Anche ammettendo per ipotesi come consolidato un maggior prezzo di 3 lire a tonnellata, la maggiore spesa pel combustibile è inferiore ai maggiori introiti.

I piroscafi in servizio d'emigrazione che partono dall'Italia (non calcolando quelli di lusso che fanno il maggiore assegnamento sul trasporto dei passeggeri di classe hanno — come sopra si è avvertito — un consumo di carbone medio per traversata intiera che oscilla da circa 3000 tonnellate (*Sicilia e Sardegna*) a meno di 800 tonnellate (*Attività*). Pertanto il maggiore aggravio non supera le 10,000 lire a traversata intiera, cifra notevolmente inferiore a quella *media* dei maggiori benefici che è sopra indicata. Ed occorre appena rilevare che i piroscafi che consumano più carbone e che sono più veloci si avvantaggiano maggiormente dell'incremento del traffico.

In conclusione quindi il Commissariato crede di poter affermare che, malgrado il rincaro del carbone, le condizioni economiche di esercizio delle linee per gli Stati Uniti sono notevolmente migliorate nel 1906 in confronto al 1905, che pure fu anno di notevole prosperità, come ne fanno fede i bilanci delle Compagnie che esercitano quella linea.

Nè questa condizione di cose, per quanto è prevedibile, accenna a mutare in tempo prossimo. Gli Stati Uniti attraversano un periodo di febbrile e prospera attività. La domanda di mano d'opera continua ad esservi attivissima, anche nei mesi di autunno e d'inverno in cui di solito declinava; e ciò malgrado che in un solo anno siano arrivati nella Confederazione Americana 1,200,000 immigranti. E l'offerta di braccia è inferiore alle richieste, tanto che gli uffici e le agenzie di collocamento non riescono a corrispondere a tutte le domande che ricevono.

Gli italiani sono meglio considerati di prima e sono preferiti ad immigranti di altre nazionalità, per la prontezza dell'intelligenza e la sobrietà della vita.

Data questa condizione del mercato del lavoro negli Stati Uniti, non è prevedibile che l'emigrazione abbia a diminuire, ed anzi vi sono indizi notevoli che inducono ad escludere questa eventualità. L'emissione di biglietti prepagati che si fa in questi mesi pei trasporti della primavera è assai numerosa; tanto che si è tentato di trovare delle forme speciali di ordinativi di biglietti per eludere l'articolo 77 del regolamento che fa obbligo ai vettori d'imbarcare gli emigranti muniti di *prepaid*, al più tardi in 40 giorni. E ciò conferma che per l'anno venturo è prevedibile una grande attività nelle correnti emigratorie per gli Stati Uniti.

Condizioni di esercizio delle linee del Plata e del Brasile.

Negli ultimi anni la linea del Brasile è venuta perdendo di importanza ed è stata assorbita, si può dire, da quella del Plata. Oramai sono pochissimi i piroscafi che vanno soltanto al Brasile (1), mentre è cresciuto il numero di quelli diretti al Plata che toccano così nei viaggi di andata come, e specialmente, in quelli di ritorno gli scali di

(1) Nell'anno 1906 a tutto ottobre su questa linea erano stati impiegati solo 4 piroscafi, mentre nel 1905 ne erano stati impiegati 11, nel 1904 22, nel 1903 42 e nel 1902 46.

Rio de Janeiro e Santos. E perciò ci pare opportuno considerare nel complesso le due linee, per cui però i dati da noi posseduti sugli arrivi e sulle partenze dai porti nazionali non bastano a darci completa notizia del traffico.

I piroscafi di queste linee infatti toccano, oltre ai porti del Brasile, vari scali intermedi (Barcellona, Cadice, Malaga ed altri porti della Spagna) e fra i porti di scalo si svolge un traffico di qualche importanza che sfugge alla nostra indagine.

Ma se noi consideriamo il movimento dei nostri porti dobbiamo rilevare che anche su queste linee vi è stato un sensibile aumento di traffico. L'emigrazione pel Brasile e pel Plata subì, come è noto, una notevole depressione nel 1902. Ma mentre pel Brasile la depressione si accentuò nel 1903, mantenendosi negli anni successivi; pel Plata invece il numero degli emigranti crebbe, da 32,100 nel 1902 a 40,581 nel 1903, a 59,964 nel 1904 e a 86,316 nel 1905. Ancora maggiore poi sarà il numero degli emigranti nel 1906, poichè a tutto ottobre è stato di 85,282, raggiungendosi quasi la cifra del 1905, sebbene ancora non figurino nelle statistiche le persone imbarcate del mese di novembre, nel quale sono partiti dall'Italia pel Plata venti piroscafi a carico completo.

Che se poi confrontiamo le cifre dei periodi gennaio-ottobre 1905 e gennaio-ottobre 1906 abbiamo i seguenti risultati:

Movimento dei passeggeri di 3^a classe fra l'Italia, il Brasile e il Plata negli anni 1905 e 1906.

PERIODO	NUMERO dei viaggi	PLATA		BRASILE		T O T A L E			MEDIA dei passeggeri di 3 ^a classe in ogni viaggio completo
		Emigranti partiti	Emigrati rim- patriati	Emigranti partiti	Emigrati rim- patriati	Emigranti partiti	Emigrati rim- patriati	Partiti e rimpatriati	
Gennaio-ottobre 1905	127	60,448	13,701	11,215	10,179	71,663	23,880	95,543	752
Id. id. 1906	130	85,282	22,704	11,546	8,603	96,828	31,307	128,135	986
Aumento o diminuzione nel 1906	+ 3	+ 24,834	+ 9,003	+ 331	- 1,576	+ 25,165	+ 7,427	+ 32,592	+ 234

Il prospetto precedente dà un'idea dello sviluppo del traffico su questa linea. Il numero dei passeggeri di terza classe è aumentato nei due periodi considerati di 32,592, mentre il numero dei viaggi è aumentato solo di tre; così che la media dei passeggeri di 3^a classe è cresciuta di 234 persone per ogni viaggio completo.

E se poi esaminiamo particolarmente l'andamento della linea nei diversi quadrimestri rileveremo che il numero medio dei passeggeri di terza classe è venuto aumentando anche nel primo e secondo quadrimestre che segnano di solito un meno intenso movimento (1).

Di fronte a questo sviluppo del traffico si è avuto un aumento nel tonnellaggio destinato a questa linea; e da 315,309 tonnellate di stazza impiegate sulla linea nel 1905 (fino ad ottobre) siamo saliti a tonn. 381,374 nel corrispondente periodo del 1906. Si è cioè avuto un aumento nel tonnellaggio del 21 per cento, mentre l'aumento dei passeggeri è stato del 35 per cento.

Ma come sopra è stato chiarito, l'aumento di tonnellaggio non importa aumento del tutto corrispondente sia nei mezzi di trasporto che nelle spese. Che se noi consideriamo il numero delle cuccette disponibili sui piroscafi impiegati su questa linea nei due periodi considerati, abbiamo che esse sono cresciute da 122,428 a 138,653 cioè del 13 per cento; e ciò dimostra che i mezzi di trasporto sono cresciuti in misura assai inferiore all'aumento degli emigranti.

Inoltre il movimento dei passeggeri di classe è stato rilevante in

(1) Indichiamo qui appresso le cifre delle medie dei passeggeri imbarcati in Italia su piroscafi pel Plata (*linea diretta*) dal 1902 al 1906 distinte per quadrimestri:

Anno	1° quadrimestre	2° quadrimestre	3° quadrimestre
1902	243	191	490
1903	228	203	674
1904	289	310	848
1905	397	344	986
1906	593	490	1,054 (a)

(a) Mesi di settembre e ottobre.

rapporto ai posti disponibili a bordo, ed i prezzi si mantengono elevati. (Come è noto, per andare in 1^a classe al Plata si pagano, secondo le Compagnie, da lire 600 a lire 925).

Il traffico merci poi, se non abbondantissimo, non è certo scarso. Mancano i dati pel confronto nel 1905, ma la Camera di commercio di Genova dichiara che il movimento complessivo degli scambi fra i due paesi non è diminuito. Secondo le cifre raccolte dal Commissariato, dal gennaio all'ottobre 1906 su navi di un tonnellaggio complessivo di 381,374 sono state imbarcate in Italia 118,659 tonnellate di merci e ne sono state sbarcate tonn. 100,601; e ciò oltre ad un movimento di 128,135 passeggeri di 3^a classe e 9889 di prima e seconda classe, e senza contare il traffico che si compie fra i porti di scalo.

Infine i noli di uscita pel Plata si mantengono, secondo che dichiara la stessa Camera di commercio, allo stesso livello dell'anno scorso, da lire 25 a lire 35 per tonnellata in media. Da altre fonti invece si registra un aumento sebbene non rilevante. È però da osservare che è cresciuto il numero dei piroscafi postali impiegati per questa linea pei quali di ordinario si paga un nolo più alto.

Se poi esaminiamo l'aggravio che questa linea risente dal rincaro del carbone — sempre nell'ipotesi che tale rincaro abbia a mantenersi, gravando sulle spese di esercizio — è da considerare che il consumo del carbone su questa linea va, secondo tipi di piroscafi, da un massimo di 3800 tonnellate (*Sicilia e Sardegna*) per traversata intiera ad un minimo di 1000 (*Attività*). E calcolando a 4 lire la tonnellata il maggior prezzo del carbone avremo aumenti di spesa variabili da circa 15,000 a 4000 lire. Ma come sopra è stato dimostrato sulla linea si ha un aumento medio di 234 passeggeri a viaggio, che compensa ad esuberanza l'aggravio dipendente dell'aumento dei carboni.

Cosicchè in conclusione appare pienamente giustificato il convincimento che le condizioni di esercizio delle linee del Sud America siano assai favorevoli e siano venute migliorando nel 1906.

In questa condizione di cose ogni domanda di aumenti di noli

apparisce del tutto ingiustificata; e ciò tanto più in quanto i vettori non hanno aumentato, nè, a quanto si sa, aumenteranno i noli pel trasporto dei passeggeri di classe, che essi stabiliscono liberamente.

Questa opinione è condivisa da quasi tutti i corpi consultivi, il cui autorevole parere fu tenuto presente in conformità al disposto della legge.

Infatti non solo la Direzione generale della Marina mercantile e gl'ispettori dell'emigrazione espressero avviso che non dovessero aumentarsi i noli vigenti, ma pure le Camere di commercio di Venezia, Napoli, Messina e Palermo manifestarono eguale parere. E anche la Camera di commercio di Genova — la quale rispecchia più da vicino gli interessi dei vettori e che ha sempre caldeggiato rialzi dei noli — pur richiamandosi ai precedenti pareri — non vi insistette e si limitò a far voti che i noli del 3° quadrimestre non fossero ridotti.

Escluso pertanto l'accoglimento delle domande di noli più alti, il Commissariato dovette esaminare se i noli in vigore al 3° quadrimestre 1906 non dovessero essere ridotti, secondo la proposta di quasi tutti gli ispettori d'emigrazione. E considerato l'andamento del mercato nei porti esteri e le condizioni presenti di esercizio delle linee che partono dall'Italia, si trasse la convinzione che non potesse farsi a meno di venire a tale riduzione.

Tuttavia il Commissariato, pur ritenendo che nelle condizioni attuali fosse possibile ribassare i noli per tutte le linee — e in maggior misura per quelle degli Stati Uniti — credette di contenere il ribasso nella misura di lire 5, limitandolo alle linee del Nord America.

Inoltre si dovette riprendere in esame la graduazione dei piroscafi, sia per perfezionarla sempre meglio anche in rapporto all'entrata in linea di nuovi e celeri piroscafi, e sia per tener conto del modo con cui si è provveduto al servizio negli ultimi tempi, coefficiente questo importantissimo per valutare la qualità dei trasporti.

Per procedere a tale lavoro, si hanno degli importanti elementi di giudizio nelle diligenti relazioni che per ogni viaggio sono compilate

dai RR. Commissari e che il Commissariato esamina con ogni attenzione. E in base a tali elementi e all'esame delle caratteristiche nautiche dei piroscafi, il Commissariato venne nella determinazione che convenisse apportare delle riduzioni specifiche per alcuni piroscafi e cioè:

a) riduzione di lire 5 pel *Centro America e Venezuela* della " *Ve-loce* „ che per il tonnellaggio limitato, la velocità di poco superiore a 13 miglia, l'assetto interno, la data non più recente di costruzione, non sembrò potessero oltre conservarsi in 1^a categoria;

b) riduzione di lire 5 pel piroscafo *Città di Napoli* varato 35 anni fa e di tonnellaggio limitato in rapporto al numero di cuccette installate per gli emigranti, equiparando il nolo di questo piroscafo a quello del *Perugia* e del *Calabria*, meno veloci si ma di moderna costruzione, e anche al *Città di Milano* e al *Città di Torino* della stessa Compagnia;

c) riduzione di lire 5 per l'*Hohenzollern* del " *Norddeutscher Lloyd* „ che, sebbene sia una nave celere, è però di costruzione piuttosto antica (1889), ha un tonnellaggio inferiore agli altri piroscafi della stessa Società, un assetto interno che presenta delle deficienze, ed ha tutti gli emigranti alloggiati in secondo corridoio, e cioè in ambienti che in navigazione non ricevono aria naturale;

d) riduzione di lire 5 pel *Napolitan Prince*, su cui il servizio ha continuato a dar luogo a rilievi e che prossimamente dovrà essere escluso dalle linee di emigrazione insieme col *Sicilian Prince*;

e) riduzione di lire 2 per l'*Equità* e l'*Attività*, del vettore Zino, vecchie e piccole navi, di scarsa velocità, che hanno dato luogo a seri rilievi per ingiustificati ritardi nelle partenze, fatti per comodità commerciali dell'armatore, e che sono stati causa di lunghe fermate nei porti con danno a numerosi emigranti;

f) riduzione di lire 4 pel *Gallia* della " *Compagnia Fabre* „ noleggiato alla Società " *La Patria* „, nave di antica costruzione (1883), di limitata velocità (10.85), su cui il servizio negli ultimi viaggi ha dato luogo a seri rilievi, e che dovrà anch'essa in tempo prossimo essere radiata dal servizio;

g) riduzione di lire 2 pel *Rio Amazonas* e pel *Minas* della " *Ligure Brasiliana* „ per ragioni di equiparazione coi piroscafi *Città di Torino* e *Città di Milano* a cui essi non sono certamente superiori;

h) riduzione di lire 5 pel *Governor*, nave di antica costruzione, di limitato tonnello e di scarsa velocità, che non ha raggiunto il minimo regolamentare di 10 miglia in due viaggi, per uno solo dei quali è stata ammessa la scusante della forza maggiore. Con la riduzione proposta si toglie la differenza che esiste attualmente fra il nolo di questo piroscafo e quello del *Sicilian Prince* che come caratteristiche nautiche non gli è certo inferiore;

i) riduzione di lire 5 pei piroscafi *Romanic*, *Canopic* e *Cretic* della " *White Star Line* „ su cui il servizio ha continuato a dar luogo a reclami.

Inoltre il Commissariato consentì di equiparare il nolo del *Calabria* dell' " *Anglo Italiana* „ a quello del *Perugia* della stessa Società, e i noli del *France* e dell' *Algérie* della Società " *Transports Maritimes* „ a quelli dell' *Italie* e dell' *Espagne* della stessa Compagnia. Come è noto così il *Calabria* che il *France* e l' *Algérie* avevano avuto delle riduzioni speciali a causa d'inconvenienti che ora appaiono rimossi; onde apparve giusto tornarli ad equiparare alle navi da cui non sono dissimili per caratteristiche nautiche.

Comunicare le determinazioni del Commissariato ai vettori, dichiararono di accettare i noli controproposti da quest'Ufficio, il vettore Fornari, la Società " *Transports Maritimes* „, la " *Compagnie Générale Transatlantique* „ e la " *Transatlantica di Barcellona* „, la quale ultima Compagnia, per la linea di Nuova York, aveva chiesto prezzi di 35 lire superiori a quelli che poi ha accettato spontaneamente.

Gli altri vettori invece non accettarono i prezzi controproposti dal Commissariato insistendo nelle domande di aumento dei prezzi e chiedendo che i noli venissero fissati dal Ministro degli affari esteri dopo sentito il parere dell'onorevole Consiglio superiore.

Si comunicarono pertanto al detto Consiglio tutti gli atti della controversia, con le proposte motivate del Commissariato. E qui appresso si espongono sommariamente le ragioni dei vettori, indicando le osservazioni che il Commissariato vi contrappose.

La " Navigazione Generale Italiana „ e la " Veloce „ adducono varie ragioni a sostegno delle loro richieste. Esse insistono nel rilevare gli aggravi dipendenti dal maggior prezzo dei carboni, dall'obbligo di adottare coperte di lana, dai lavori di riadattamento disposti dalle Commissioni di visita, dal rincaro dei salari e dei viveri.

Ma di queste considerazioni si è già fatto ampio esame nella presente relazione; e si è chiarita la portata degli aggravi su cui tanto insistono i vettori.

La " Veloce „ poi parla della crescente proporzione del numero dei respinti dagli Stati Uniti e delle frequenti multe che sono inflitte ai vettori nei porti Nord Americani. Ma si deve contrapporre che, secondo le risultanze delle statistiche ufficiali americane, la percentuale degli emigranti italiani respinti da New York, invece di essere aumentata, è diminuita da 12. 81 per mille nel 1902-1903 a 12 per mille nel 1903-1904 e nel 1904-1905. E circa le multe inflitte dalle autorità di immigrazione nei porti federali occorre appena rilevare che esse sono la sanzione d'infrazioni alla legge americana dai vettori ben conosciuta, così che non possono considerarsi come normali spese di esercizio.

La " Navigazione Generale „ poi accenna ad altri argomenti speciali:

a) aumento del cambio nel Brasile che ha fatto crescere l'importo delle spese portuali a Rio de Janeiro e Santos. Ma a parte la considerazione che la Compagnia da qualche anno non esercita più la linea del Brasile, è da osservare che oramai l'aumento del cambio della moneta brasiliana non è un fatto nuovo. E in precedenti relazioni, avendo altri vettori fatto la stessa considerazione, è stato chiarito che questo fatto ha avuto conseguenze di non grande rilievo nell'esercizio della linea Italia-Brasile;

b) pagamento d'indennità ad emigranti in seguito a sentenze

delle Commissioni arbitrali e gravi rischi che presenta l'industria dei trasporti marittimi.

Ma in proposito giova ricordare che le Commissioni arbitrali costituite dalla legge del 1901 funzionano ormai da cinque anni e che esse sono chiamate a liquidare i danni subiti dagli emigranti per colpa dei vettori. Non si tratta quindi di spese normali di esercizio, il cui andamento sia da tenersi presente nella revisione dei noli. E parimenti pei rischi è da osservare che quelli normali sono coperti dall'assicurazione e che rischi e responsabilità, siano pure assai gravi, dipendenti da colpa del vettore, non sono da tenersi in calcolo nella determinazione dei noli. Sarebbe infatti ingiusto far pagare agli emigranti le conseguenze dell'opera colposa di una Compagnia.

Infine giova rilevare che la " Veloce ", non oppone alcun rilievo alle riduzioni specifiche proposte dal Commissariato pei piroscafi *Venezuela*, *Centro America* e *Città di Napoli*.

L' " Anglo Italiana " e " La Patria ", le quali esercitano la sola linea di Nuova York, espongono le solite considerazioni sul rincaro dei carboni e sulle coperte di lana, e così via. La prima poi dichiara che l'emigrazione pel Nord America diminuisce; e afferma che ciò avverrebbe in seguito ad una notizia data dal Commissariato sulla cessazione dei lavori all'aperto negli Stati Uniti a causa dei geli e dei freddi.

Certamente la Società si riferisce alle partenze dei piroscafi nell'inverno, in cui di solito l'affluenza degli emigranti diminuisce, e ciò è avvenuto anche quest'anno, sebbene in misura inferiore ai precedenti. Ma occorre appena avvertire che questa osservazione non diminuisce per nulla l'importanza dell'incremento del traffico, quale è stata sopra dimostrata.

Inoltre è da ricordare che, negli ultimi mesi dell'anno, se diminuiscono le partenze aumentano i rimpatri e che del resto i noli controversi andranno in vigore nel 1° quadrimestre che è stato sempre il periodo più attivo di partenze pel Nord America.

Infine la Società accenna che non sarebbe giusto stabilire le riduzioni generali in misura fissa, ma bensì in misura proporzionale ai

prezzi, per non colpire più gravemente i piroscafi classificati nelle ultime categorie.

A ciò si deve contrapporre:

a) che una riduzione percentuale porterebbe a frazionamenti di prezzi per molte ragioni inopportuni;

b) che l'applicazione di una aliquota fissa di riduzione dà modo di tener conto della circostanza che i piroscafi meno veloci pel minor consumo del carbone risentono meno gli aggravi dipendenti dal rincaro del combustibile.

Il "Norddeutscher Lloyd", il quale non fa alcun rilievo pel ribasso specifico del nolo dell'*Holenzollern*, ripete gli argomenti addotti dalle altre Società (rincaro del carbone e prevedibile lunga durata di esso, coperte di lana, riduzione del traffico in questi mesi, aumento dei respinti, sentenze delle Commissioni arbitrali e così via). Dichiarò inoltre che la Compagnia non ha ricevuto un equo compenso dal capitale impiegato sulla linea Italia-Nuova York, dichiarazione questa già ripetuta altre volte e che non si ritiene esatta.

Senza ricordare il lauto dividendo che il "Norddeutscher Lloyd" ha distribuito ai suoi azionisti nel 1905, gioverà ripetere anche questa volta che la grande Compagnia tedesca si trova in condizioni forse più favorevoli delle Società italiane. Fu già dimostrato in precedenti relazioni che essa, essendo stata la prima ad esercitare regolarmente e continuamente questa linea, ha potuto e saputo accaparrarsi una parte del traffico di merci e di passeggeri di classe relativamente superiore, e di molto, a quella di altri vettori. Inoltre anche pel traffico degli emigranti il "Norddeutscher Lloyd" ha su questa linea una forte posizione, superiore a quella di altri vettori. Nè infine sono da trascurare la salda compagine finanziaria della Compagnia che la mette in favorevoli condizioni di esercizio e il minor carico di tasse da cui essa è gravata in confronto alle Società nazionali (come è noto infatti, i vettori stranieri pagano sugli atti costitutivi una tassa assai ridotta, e riescono ad evadere, più facilmente delle Società italiane, le tasse ed imposte vigenti in Italia).

La Società " Italia ", oltre a ripetere gli argomenti sopra valutati, dichiara che essa non ricava sufficienti profitti dalle sue linee, tanto che in cinque anni di vita ha potuto distribuire dividendi solo in due esercizi. Ora, pur ammettendo la esattezza di tale dichiarazione, non si potrebbe dare a tale circostanza particolare valore. Infatti, pur prescindendo dal rilevare le particolari condizioni della Società " Italia ", per quanto riguarda la connessione del suo traffico con quello di altre Compagnie, occorre appena avvertire che i noli non possono determinarsi tenendo conto delle particolari condizioni di un vettore, ma in base alle condizioni del mercato considerate nel loro complesso.

L' " Hamburg-Amerika Linie " — oltre ad addurre gli argomenti comuni — rileva che i suoi piroscafi possono trasportare un numero di emigranti relativamente scarso in rapporto al loro tonnellaggio e al loro valore. Ma, come poco avanti è stato detto, i noli debbono essere determinati tenendo conto delle condizioni generali del mercato e non di quelle speciali in cui potesse trovarsi una Compagnia la quale impiegasse navi inadatte al traffico.

Del resto i piroscafi dell' " Amburghese ", se trasportano un numero di emigranti non eccessivo, hanno adattamenti per numerosi passeggeri di classe (1). Sono quasi tutte delle navi di tipo misto che hanno non grandissimo numero di cuccette per emigranti, poichè il loro traffico è fondato in buona parte sul trasporto dei passeggeri di classe.

Infine la Società afferma che le condizioni attuali del servizio ferroviario le sono causa di gravi danni pel traffico merci. Ora non si contesta che in qualche caso i ritardi dell'arrivo delle merci possano essere pregiudizievoli pei vettori; ma sarebbe grave esagerazione attribuire a questa circostanza danni rilevanti per l'industria dei trasporti marittimi.

(1) Il *Deutschland* che può trasportare soli 255 emigranti ha adattamenti per 350 passeggeri di 2^a classe e per 657 di 1^a; l'*Hamburg* può trasportare 1220 emigranti, 147 passeggeri di 2^a classe e 267 di 1^a, il *Moltke* 980 emigranti, 328 passeggeri di 1^a e 178 di 2^a classe; e così via.

La " Ligure Brasiliana „, oltre agli argomenti consueti, ne adduce alcuni particolari che gioverà considerare.

Osserva anzitutto che nel primo quadrimestre il traffico sulla linea del Plata diminuisce. Ma — come è stato dichiarato in altre relazioni e come è stato autorevolmente riconosciuto dall'on. Consiglio superiore di Marina — i noli non possono determinarsi che tenendo presenti le condizioni di esercizio di un periodo di tempo abbastanza lungo, e cioè di un anno. Diversamente si dovrebbero variare i noli secondo l'importanza del movimento di emigranti nei vari quadrimestri.

Del resto, come è stato già dimostrato, anche nel 1° quadrimestre si è avuto un notevole incremento nelle partenze pel Plata, mentre poi in tale periodo di tempo si ha il maggior numero di rimpatri. È inoltre da notare che questi di ordinario sono in rapporto diretto con le partenze dell'ultimo quadrimestre, cosicchè secondo le possibili previsioni aumenteranno notevolmente nei primi mesi dell'anno venturo.

Giova infine osservare che nessuna obiezione fa la Società per la riduzione specifica che si apporterebbe ai noli del *Minas* e del *Rio Amazonas*.

La Società " Anonima Genovese „ dichiara che le condizioni di esercizio della linea del Plata, lungi dall'essere migliorate, sono peggiorate nel 1906. La Società si occupa specialmente dell'andamento del traffico merci; e ciò è naturale poichè il solo piroscafo di sua proprietà che esercita quella linea, il *Governor*, trasporta un limitato numero di passeggeri (500) ed è destinato in gran parte al trasporto delle merci.

Senza ripetere quanto è già stato detto, gioverà rilevare che — secondo dati forniti dall'Ispettore dell'emigrazione in Genova — il *Governor*, con una stazza netta di 1785 tonnellate, ha imbarcato, nei quattro viaggi compiuti nei primi dieci mesi del 1906, 1222 emigranti in partenza oltre ad 8000 tonnellate di merci. Ha poi sbarcato in Genova 5000 tonnellate di merci, senza contare il traffico fra i porti intermedi di scalo. E tale movimento non può dirsi certamente scarso data la portata del piroscafo.

La Società poi insiste nel rilevare che i noli di ritorno per le

merci sono assai ridotti; nè ciò si contesta per quanto non sia stato possibile procurarsi attendibili notizie in proposito. Ma si deve osservare che una simile circostanza è stata già fatta presente in quasi tutti gli altri quadrimestri; ed infatti i noli dal Plata all'Italia sono bassi sia per lo squilibrio degli scambi tra i due paesi (chè il nostro manda in Argentina assai più merci di quanto non ne importa) e sia per la qualità dei prodotti che noi riceviamo dal Plata (in prevalenza grani, pelli, lane ecc.), e che debbono in parte sostenere la concorrenza di mercati più vicini all'Italia. Così, ad esempio, il grano argentino, a parità di prezzo fra il mercato russo e quello platense, non potrebbe essere importato da noi, se i noli del Plata non fossero corrispondenti a quelli da Odessa e da Tangarong.

L' " Anonima Genovese „ osserva poi che i noli pel Plata praticati nei porti esteri sono più alti di quelli praticati nei porti d'Italia. Ma, pur prescindendo dal richiamare quanto è già stato esposto sulla valutazione dei noli esteri, si deve osservare che il movimento di emigranti pel Plata nei porti del Nord d'Europa, malgrado le numerose linee di navigazione regolari, è molto inferiore a quello che si ha dal nostro paese.

Infine la Società fa qualche rilievo sulla classificazione del suo piroscafo. Ma quando si considerino le caratteristiche del *Governor* (data di costruzione 1881, tonnellaggio 1785, velocità in navigazione 10.53), il nolo di lire 145 apparirà pienamente in relazione con gli altri assegnati per la stessa linea. Infatti la riduzione proposta mirava a dare a questa nave una classificazione più adeguata dell'attuale (1).

(1) Se si confrontano le caratteristiche ed i prezzi attuali pel Plata del *Governor*, del *Città di Reggio* e del *Sicilian Prince*, abbiamo i seguenti risultati:

	Anno di costruzione	Tonnellaggio	Velocità in navigazione	Noli attuali pel Plata
Governor	1881	2577 1785	10.50	150
Sicilian Prince	1889	2863 1716	11.05	145
Città di Reggio	1888	2746 1804	11.68	140

Il vettore " Ottavio Zino " insiste nelle domande di aumento ripetendo argomentazioni non dissimili da quelle degli altri vettori e che sono state ampiamente discusse. Egli accenna poi alla prossima entrata in linea dei piroscafi del " Lloyd Sabauda " e di altre Compagnie, per cui aumenterà il materiale nautico e la concorrenza.

Ma a parte ogni altro rilievo, è da considerare che l'impiego di nuovi piroscafi sulla linea avverrà contemporaneamente all'eliminazione di alcune vecchie ed inadatte navi che tuttora sono destinate al trasporto degli emigranti, cosicchè a quanto si può prevedere non sarà turbato l'equilibrio.

Il signor Zino poi ripete una dichiarazione fatta in altri quadriestri e cioè che i noli attuali non sono per lui remunerativi. Se ciò fosse non si intenderebbe perchè egli continui a destinare i suoi piroscafi al trasporto degli emigranti, tanto più che essi per le loro caratteristiche potrebbero essere utilmente destinati pel trasporto delle merci anche su altre linee.

Tuttavia si può ammettere che i piccoli vettori si trovino in condizioni di esercizio meno favorevoli che le grandi Società; e ciò per le complesse ragioni economiche a cui si è accennato in principio della presente relazione. Ma di queste condizioni particolari ad un vettore non può tenersi conto, come già è stato dichiarato anche in precedenti revisioni di noli.

Infine lo Zino si oppose alle riduzioni specifiche dei noli dei suoi piroscafi, dichiarando che se egli ha ritardato le partenze è stato a causa delle condizioni del porto di Genova, e che il ritardo, lungi dal recargli beneficio, gli ha causato maggiori spese. Ma ciò non è esatto. Risulta invece che il vettore Zino avrebbe ritardato le sue partenze dopo avere impegnato degli emigranti da parte dei quali si ebbero dei giustificati reclami pei danni causati dal ritardo nella partenza.

Il " Lloyd Italiano " in un lungo memoriale esamina le condizioni delle linee di emigrazione; e mettendosi naturalmente dal

punto di vista dei vettori, insiste nel rilevare i maggiori oneri che gravano sullo esercizio (rincarò dei carboni, coperte di lana, ecc.). Ed anzi indica dei rincari superiori a quelli di cui parlano le altre compagnie. Così ad esempio dice che il carbone per la linea degli Stati Uniti è cresciuto di 4 lire, mentre ad esempio la " Navigazione Generale Italiana „ dice che l'aumento è stato di centesimi 25 di dollaro, cioè di lire 1.25. Aggiunge poi altre considerazioni già esaminate, e cioè che il primo quadrimestre è di solito pel Plata stagione di scarso movimento, che i noli merci di ritorno sono bassi e così via.

Inoltre il " Lloyd Italiano „ sviluppa un argomento che è stato anche accennato dagli altri vettori, e cioè che non è esatta l'interpretazione che si è sempre dato all'articolo 14 della legge sull'emigrazione. E per sostenere questa tesi la Società travisa il concetto del Commissariato, dicendo che limitare i noli in modo da impedire degli extraprofiti significa ridurre i guadagni agli interessi del capitale. Ma ciò non è esatto.

Il profitto di un'industria comprende non solo la remunerazione del capitale — che è di solito superiore al tasso di interessi del mercato finanziario — ma anche le somme per formare le riserve necessarie per far fronte alle crisi. E questo principio è stato sempre applicato dal Commissariato con larghezza.

Ai prezzi attuali il trasporto degli emigrati assicura dei profitti assai notevoli, di molto superiori a quelli che oggi si hanno comunemente nelle industrie e anche nelle branche della stessa navigazione. Nè la lieve riduzione di prezzo per le linee del Nord America turberà le condizioni dell'industria, che, mantenendosi lo stato presente del mercato, continuerà ad essere largamente remunerativa.

Infine la Società fa due rilievi particolari e cioè :

1° che non è giusto equiparare i noli dei suoi piroscafi a quelli del *Sicilia, Sardegna, Liguria, Lombardia, Umbria, Venezuela e Centro America*. Ora è da considerare che tutti i piroscafi del " Lloyd Italiano „ sono nella prima categoria, che comprende le navi migliori. E quindi questo rilievo non potrebbe avere altra portata che quella

di consigliare l'assegnazione dei piroscafi soprannominati a classi inferiori. Ma per gli ultimi due piroscafi aveva già il Commissariato proposta una riduzione, mentre per gli altri cinque si ritiene opportuno che siano ancora mantenuti nella prima classe. Questa, per necessità di cose, deve comprendere tutti i piroscafi che superino determinati requisiti di velocità, età, tonnellaggio, adattamenti, servizio, ecc., qualunque sia la differenza fra i piroscafi stessi. Nè, date le condizioni presenti del mercato, si ritiene di elevare per ora i requisiti per la prima classe, requisiti che i cinque piroscafi della " Navigazione Generale Italiana „ posseggono ;

2° che non è giusto mantenere una differenza di noli fra il Plata e il Brasile, la quale decresca secondo che peggiori la qualità del trasporto. Ora è da osservare che non sembra opportuno cambiare profondamente una graduazione di noli che è frutto di numerose revisioni e dell'esperienza di 5 anni. E del resto questo rapporto fra i noli non è condannabile poichè, se pei piroscafi meno veloci è giusto mantenere depressi i noli pel Plata in vista della lunga rotta, ciò non sarebbe altrettanto giusto per la linea del Brasile.

La " White Star Line „ non addusse speciali ragioni, dichiarando riservarsi di presentare un apposito memoriale, che pervenne al Commissariato troppo tardi per essere comunicato all'onorevole Consiglio superiore di marina, con le sue osservazioni. Nella sua lettera la Società si richiamava al trattato di commercio fra l'Italia e la Gran Bretagna; ma questo richiamo è fuor di luogo poichè la Società ha i massimi noli consentiti a navi italiane e straniere e il ribasso che il Commissariato proponeva per tre piroscafi era determinato dagli inconvenienti constatati negli ultimi viaggi.

Nel por termine alla sua relazione al Consiglio superiore di Marina, il Commissariato esprimeva l'augurio che l'onorevole Consiglio volesse confortare del suo autorevole parere le conclusioni a cui si era venuti in seguito ad un esame ampio ed obbiettivo delle condizioni del mercato. E si aggiungeva :

“ Quest’Ufficio ha sempre tenuto il più largo conto possibile dei legittimi interessi della marina mercantile; ed è lieto di constatare che la nostra numerosa emigrazione, fra i tanti effetti — purtroppo non tutti confortevoli — che produce nella vita nazionale, ha determinato e viene determinando un rinnovamento del materiale nautico che finora il nostro paese non aveva potuto conseguire, malgrado gli ingenti sacrifici sostenuti dal bilancio dello Stato, con le varie forme di protezionismo marittimo.

“ Ma il Commissariato non può rinunciare alla sua azione moderatrice senza venir meno ad un dovere che gli impone la legge. E pertanto deve insistere nelle sue proposte, la cui attuazione non impedirà ai vettori di continuare ad esercitare la loro industria con rilevanti benefici.

“ Nei quadrimestri precedenti tutti gli interessati ripetevano insistentemente che i noli, quali erano consentiti dal Commissariato, non erano affatto remunerativi. Questo ufficio opponeva a tali dichiarazioni documentate smentite, e confortato dall’autorevole parere di codesto onorevole Consiglio si opponeva alle domande di aumento ed otteneva alcune riduzioni che sono state di beneficio ai nostri emigranti.

“ L’esperienza ha dimostrato che il Commissariato, così agendo, non turbava gli interessi della Marina, e di ciò son prova irrefutabile i bilanci delle Compagnie e l’affluenza di nuovi capitali in questo ramo dell’industria dei trasporti.

“ Nella controversia odierna sono assai pochi i vettori i quali dichiarano che i noli consentiti dal Commissariato non sono remunerativi, e invece i più, insistendo a disegno su alcuni punti della questione, esplicitamente affermano che non intendono veder ridotti i profitti attuali, e che anzi desiderano aumentarli.

“ A tali desideri il Commissariato ha il dovere di opporsi, contrapponendo delle proposte le quali tengono conto degli interessi della Marina in quella più larga misura che è consentita dalla giusta considerazione che lo Stato deve agli interessi degli emigranti „.

Il Consiglio superiore di Marina, esaminati tutti gli atti della controversia, nell’adunanza dell’11 dicembre 1906 dava parere favorevole

alle proposte del Commissariato, così per quanto riguarda la riduzione generale che quelle specifiche. Solo per la " White Star Line „ il Consiglio a maggioranza esprimeva voto che, in via tutto affatto eccezionale ed a titolo di esperimento, si soprassedesse dalla riduzione specifica proposta, salvo ad apportarla nel secondo quadrimestre 1907, se continuassero a lamentarsi gl'inconvenienti deplorati (All. F').

Il Ministro degli affari esteri, esaminate le domande dei vettori e le ragioni da loro esposte, tenendo conto delle informazioni raccolte e dei pareri espressi da tutti gli organi consultivi, accolse tutte le proposte del Commissariato suffragate dall'onorevole Consiglio superiore di Marina, approvando le considerazioni da cui esse erano ispirate. Solo per la " White Star Line „, accettando la proposta del detto Consiglio, deliberò di soprassedere dall'apportare la riduzione specifica proposta dal Commissariato, ferma restando la riduzione di ordine generale.

Così il decreto del Ministro degli affari esteri come la deliberazione del Commissariato sono pubblicati in principio del presente fascicolo.

ALLEGATI ALLA RELAZIONE

ALLEGATO A.

Noli massimi stabiliti dal 1° quadrimestre 1902 fino al 1° quadrimestre 1907, confrontati coi noli proposti dai vettori e con quelli che il Commissariato avrebbe approvato per quest'ultimo quadrimestre.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1906	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1906	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1906	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1907	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1907	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1907
-----------	------------------------------	------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	---	---

Linea degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

<i>Navigazione Generale Italiana.</i>														
Umbria	185	(a) 200	200	200	190	190	190	185	180	180	180	195	175	175
Sicilia	185	(a) 200	200	200	190	190	190	185	180	180	180	195	175	175
Sardegna	185	(a) 200	200	200	190	190	190	185	180	180	180	195	175	175
Liguria	185	(a) 200	200	200	190	190	190	185	180	180	180	195	175	175
Lombardia	185	(a) 200	200	200	190	190	190	185	180	180	180	195	175	175
Regina Margherita . .	—	(a) 200	200	200	190	190	190	185	180	180	175	190	170	170
Orione	—	(a) 200	200	200	190	190	190	185	180	180	175	190	170	170
Perseo	—	(a) 200	200	200	190	190	190	185	180	180	175	190	170	170
Lazio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	175	175	190	170	170
Sannio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	175	175	190	170	170
Campania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	190	170	170
Il Piemonte	—	—	—	—	—	—	160	152	142	142	142	165	137	137

NB. — Le cifre segnate con asterisco indicano i noli approvati dal Commissariato; quelle senza asterisco indicano i noli stabiliti dal Ministro degli affari esteri.

(a) Per il 2° e 3° quadrimestre. Per il 1° quadrimestre il nolo massimo fu di lire 195.

PIROSCAFI

Noli massimi per l'anno 1902
Noli massimi per l'anno 1903
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1906
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1906
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1906
Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1907
Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1907
Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1907

Segue Linea degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

La Veloce.

								(a)							
Italia	—	—	—	—	—	—	—	185	180	180	180	190	175	175	
Brasile	—	—	—	—	—	—	—	—	(a) 180	180	180	190	175	175	
Argentina	—	—	—	—	—	—	—	—	(a) 180	180	180	190	175	175	
Savoia	185	(b) 200	200	200	190	190	190	185	180	180	180	190	175	175	
Centro America . . .	185	(b) 200	200	200	190	190	190	185	180	180	180	190	170	170	
Venezuela	185	(b) 200	200	200	190	190	190	185	180	180	180	190	170	170	
Nord America	185	(b) 200	200	200	190	190	190	185	180	180	175	185	170	170	
Città di Milano . . .	175	(c) 175	175	175	168	168	168	163	158	158	158	168	153	153	
Città di Torino . . .	175	(c) 175	175	175	168	168	168	163	158	158	158	168	153	153	
Città di Napoli . . .	—	(d) 190	190	190	180	180	180	175	165	160	160	170	150	150	
Washington	175	(e) 175	185	185	175	175	175	165	160	155	150	160	145	145	

La Patria.

Madonna	—	—	—	—	—	—	—	185	180	180	180	185	175	175	
Germania	—	(e) 195	195	195	185	185	185	180	175	175	175	180	170	170	
Roma	180	(f) 195	195	195	185	185	185	180	175	175	175	180	170	170	
Gallia	160	(g) 165	165	165	152	152	152	142	137	132	132	137	123	123	
Massilia	160	(f) 160	150	150	143	143	143	133	128	128	128	132	123	123	

(a) Nolo stabilito nel corso del quadrimestre.

(b) Per il 2° e 3° quadrimestre. Per il 1° quadrimestre il nolo massimo fu di lire 195.

(c) Per il 1° e 3° quadrimestre. Per il 2° quadrimestre il nolo massimo fu di lire 180.

(d) Per il 2° e 3° quadrimestre. Per il 1° quadrimestre il nolo massimo fu di lire 185.

(e) Per il 3° quadrimestre. Per il 1° quadrimestre il nolo massimo fu di lire 185 e per il 2° quadrimestre di lire 190.

(f) Per il 3° quadrimestre. Per i due quadrimestri precedenti il nolo massimo fu di lire 165.

(g) Per il 2° e 3° quadrimestre. Per il 1° quadrimestre il nolo massimo fu di lire 160.

PIROSCAFI

Noli massimi per l'anno 1902
Noli massimi per l'anno 1903
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1906
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1906
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1906
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1906
Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1907
Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1907
Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1907

Segue Linea degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

<i>Anglo-Italiana.</i>														
Italia	—	—	185	185	175	175	175	170	165	165	165	170	160	160
Perugia	(a)	(b)	175	175	168	168	168	163	158	158	158	163	153	153
Calabria	(a)	(b)	175	175	168	168	168	163	158	158	155	163	153	153
Algeria	(a)		150	150	143	143	143	133	128	128	128	140	123	123
<i>Hamburg-America Linie.</i>														
Deutschland	—	—	—	—	—	—	—	—	180	—	—	220	175	175
Moltke	—	—	—	—	—	—	—	—	180	180	180	195	175	175
Hamburg	—	—	—	—	—	—	—	—	180	180	180	195	175	175
<i>Giuseppe Fornari.</i>														
Sofia Hohenberg . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150	150	160	145	* 145
Francesca	—	—	—	—	—	—	—	—	150	150	150	160	145	* 145
Sicilian Prince	170	(c)	175	175	166	166	160	150	145	145	140	145	135	* 135
Napolltan Prince . . .	—	(d)	175	175	166	166	160	150	140	140	135	145	125	* 125
<i>Ottavio Zino.</i>														
Equità	(e)	(f)	160	170	170	162	160	160	150	145	145	145	160	138
Attività	(e)	(g)	160	165	165	158	155	155	145	140	140	140	130	133

(a) Per il 3° quadrimestre. Per i due quadrimestri precedenti il nolo massimo fu di lire 165.

(b) Per il 3° quadrimestre. Per il 1° quadrimestre il nolo massimo fu di lire 160 e per il 2° quadrimestre di lire 170.

(c) Per il 3° quadrimestre. Per il 1° quadrimestre il nolo massimo fu di lire 175 e per il 2° quadrimestre di lire 180.

(d) Per il 3° quadrimestre. Per il 1° quadrimestre il nolo massimo fu di lire 175 e per il 2° quadrimestre di lire 170.

(e) Per il 3° quadrimestre. Per il 2° quadrimestre il nolo massimo fu di lire 165.

(f) Per il 3° quadrimestre. Per il 1° quadrimestre il nolo massimo fu di lire 160 e per il 2° di lire 165.

(g) Per il 2° e 3° quadrimestre. Per il 1° quadrimestre il nolo massimo fu di lire 160.

PIROSCAFI

Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1906	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1906	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1906	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1907	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1907	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1907
------------------------------	------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	---	--

Segue Linea degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

<i>Norddeutscher Lloyd.</i>													
Königin Luise	—	—	200	200	190	190	190	185	180	180	180	200	175
König Albert	—	200	200	200	190	190	190	185	180	180	180	200	175
Prinzess Irene	—	200	200	200	190	190	190	185	180	180	180	200	175
Barbarossa	—	—	—	—	—	—	—	(b)	180	180	180	200	175
Hohenzollern	185	(a)	200	200	190	190	190	185	180	180	180	200	170
Neckar	—	195	195	195	185	185	185	180	175	175	175	195	170
Weimar	—	—	—	—	—	—	180	175	170	170	170	190	165
Gera	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(b)	170	170	190
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>													
Buenos Aires	175	(c)	180	180	180	170	170	165	160	155	155	155	185
Léon XIII	175	(c)	180	180	180	170	170	165	160	155	155	155	185
Manuel Calvo	175	(c)	180	180	180	170	170	165	160	155	155	155	185
P. de Satrustegui . . .	—	(c)	180	180	180	170	170	165	160	155	155	155	185
Montevideo	—	(c)	180	180	180	170	170	165	160	155	155	155	185
Montserrat	—	(c)	180	180	180	170	170	165	160	155	155	155	185
Cataluña	—	180	180	180	170	170	165	160	155	155	155	185	150
Antonio Lopez	—	—	—	—	—	170	165	160	155	155	155	185	150

(a) Per il 2° e 3° quadrimestre. Per il 1° quadrimestre il nolo massimo fu di lire 195.

(b) Nolo stabilito nel corso del quadrimestre.

(c) Per il 2° e 3° quadrimestre. Per il 1° quadrimestre il nolo massimo fu di lire 175.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1906	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1906	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1906	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1907	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1907	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1907
-----------	------------------------------	------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	---	---

Segue **Linea degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York),

<i>White Star Line.</i>														
Cedric	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(b) 175	220	175	175
Celtic	—	—	—	—	—	—	—	—	(a) 180	180	180	220	175	175
Cretic	—	—	—	—	—	190	190	185	180	—	180	200	175	175
<i>Lloyd Italiano.</i>														
Florida	—	—	—	—	—	—	—	—	180	180	180	190	175	175
Mendoza	—	—	—	—	—	—	—	—	180	180	180	190	175	175
Indiana	—	—	—	—	—	—	—	—	175	180	180	190	175	175
Luisiana	—	—	—	—	—	—	—	—	—	180	180	190	175	175
Cordova	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	180	190	175	175
Virginia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(b) 175	190	175	175
<i>Italia.</i>														
Siena	—	—	—	—	—	—	—	170	165	165	—	185	170	170
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	170	165	165	—	185	170	170
Ravenna	—	—	—	—	—	170	170	165	160	160	—	180	165	165
Toscana	—	—	—	—	—	170	170	165	160	160	—	180	165	165

(a) Nolo stabilito nel corso del quadrimestre.

(b) Nolo provvisorio consentito nel corso del quadrimestre.

PIROSCAFI

Noli massimi per l'anno 1902
Noli massimi per l'anno 1903
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1906
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1906
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1906
Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1907
Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1907
Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1907

Segue Linea degli Stati Uniti.

(Dall'Italia a Nuova Orleans).

<i>Navigazione Generale Italiana.</i>														
Umbria	—	—	—	—	215	215	215	210	205	205	205	210	200	200
Sicilia	—	—	—	—	215	215	215	210	205	205	205	210	200	200
Sardegna	—	—	—	—	215	215	215	210	205	205	205	210	200	200
Liguria	—	—	—	—	215	215	215	210	205	205	205	210	200	200
Lombardia	—	—	—	—	215	215	215	210	205	205	205	210	200	200
Regina Margherita. .	—	—	—	—	215	215	215	210	205	205	200	205	195	195
Orione	—	—	—	—	215	215	215	210	205	205	200	205	195	195
Perseo	—	—	—	—	215	215	215	210	205	205	200	205	195	195
Lazio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	200	205	195	195
Sannio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	200	205	195	195
Campania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	205	195	195
Il Piemonte	—	—	—	—	—	—	—	177	167	167	167	185	162	162
<i>La Veloce.</i>														
Italia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	205	215	200	200
Brasile	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	205	215	200	200
Argentina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	205	215	200	200
Savoia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	205	215	200	200
Centro America. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	205	215	195	195
Venezuela	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	205	215	195	195
Nord America.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	210	195	195
Città di Milano. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	180	190	178	178
Città di Torino. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	180	190	178	178
Città di Napoli. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	185	195	175	175
Washington	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	175	185	170	170

PIROSCAFI

Noli massimi per l'anno 1902
Noli massimi per l'anno 1903
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1906
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1906
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1906
Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1907
Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1907
Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1907

Segue **Linea degli Stati Uniti.**

(Dall'Italia a Nuova Orleans)

<i>Lloyd Italiano.</i>														
Florida	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	205	210	200	200
Mendoza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	205	210	200	200
Indiana	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	205	210	200	200
Luisiana	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	205	210	200	200
Cordova	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	205	210	200	200
Virginia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(a) 200	210	200	200
<i>Ottavio Zino.</i>														
Equità	—	—	195	195	190	185	185	175	170	170	170	190	163	163
Attività	—	—	100	190	185	180	180	170	165	165	165	190	158	158
<i>Anglo-Italiana.</i>														
Italia	—	—	—	—	—	—	—	—	190	190	190	195	185	185
Perugia	—	—	—	—	—	—	—	—	185	185	185	190	180	180
Calabria	—	—	—	—	—	—	—	—	185	185	180	190	180	180
Algeria	—	—	—	—	—	—	—	—	165	155	155	165	150	150
<i>Giuseppe Fornari.</i>														
Sofia Hohenberg. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	175	175	185	170	* 170
Francesca	—	—	—	—	—	—	—	—	175	175	175	185	170	* 170
Sicilian Prince. . . .	—	—	—	—	—	—	—	175	170	170	165	170	160	* 160
Napolitan Prince. . .	—	—	—	—	—	—	—	175	165	165	160	170	150	* 150

(a) Nolo provvisorio consentito nel corso del quadrimestre.

PIROSCAFI

Noli massimi per l'anno 1902
Noli massimi per l'anno 1903
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1906
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1906
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1906
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1907
Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1907
Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1907
Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1907

Segue Linea degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Boston).

<i>White Star Line (a).</i>														
Republic	—	—	195	200	190	190	190	185	180	—	180	200	175	175
Romanic	—	—	195	200	190	190	190	185	180	180	180	200	175	175
Canopic	—	—	195	200	190	190	190	185	180	—	180	200	175	175

(Dall'Havre a Nuova York).

<i>Compagnie Générale Transatlantique.</i>														
La Provence	—	—	—	—	—	—	—	—	—	145	150	(d) 200	(e) 175	(e) * 175
La Lorraine	(b) 148	(c) 155	155	155	148	148	148	145	145	145	150	(d) 200	(e) 175	(e) * 175
La Savoie	(b) 148	(c) 155	155	155	148	148	148	145	145	145	150	(d) 200	(e) 175	(e) * 175
La Touraine	(b) 148	(c) 155	155	155	148	148	148	145	140	140	145	(d) 195	(e) 170	(e) * 170
La Bretagne	(b) 148	(c) 155	155	155	148	148	148	145	140	140	145	(d) 195	(e) 170	(e) * 170
La Champagne	(b) 148	(c) 155	155	155	148	148	148	145	140	140	145	(d) 195	(e) 170	(e) * 170
La Gascogne	(b) 148	(c) 155	155	155	148	148	148	145	140	140	145	(d) 195	(e) 170	(e) * 170

(a) La Compagnia deve fornire gratuitamente il biglietto ferroviario da Boston a Nuova York agli emigranti che ne facciano richiesta.

(b) Per il 3° quadrimestre. Per gli altri due quadrimestri precedenti il nolo massimo fu di lire 150.

(c) Per il 2° e 3° quadrimestre. Per il 1° quadrimestre il nolo massimo fu di lire 150.

(d) Compreso il viaggio ferroviario da Modane all'Havre.

(e) Compreso il viaggio ferroviario da Modane all'Havre, e sotto l'osservanza delle norme speciali stabilite per la Compagnia.

PIROSCAFI

Noli massimi per l'anno 1902
Noli massimi per l'anno 1903
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1906
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1906
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1906
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1907
Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1907
Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1907

Linea del Brasile.

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

<i>Navigazione Generale Italiana.</i>														
Umbria	—	180	180	180	180	180	180	180	178	178	178	193	178	178
Sicilia	—	180	180	180	180	180	180	180	178	178	178	193	178	178
Sardegna	—	180	180	180	180	180	180	180	178	178	178	193	178	178
Liguria	—	180	180	180	180	180	180	180	178	173	178	193	178	178
Lombardia	—	180	180	180	180	180	180	180	178	178	178	193	178	178
Regina Margherita . .	160	180	180	180	180	180	180	180	178	178	173	188	173	173
Orione	160	180	180	180	180	180	180	180	178	178	173	188	173	173
Persée	160	180	180	180	180	180	180	180	178	178	173	188	173	173
Lazio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	173	173	188	173	173
Sannio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	173	173	188	173	173
Campania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	188	173	173
Il Piemonte	—	—	—	—	—	—	—	160	150	140	140	170	140	140

PIROSCAFI

Noli massimi per l'anno 1902
Noli massimi per l'anno 1903
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1906
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1906
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1906
Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1907
Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1907
Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1907

Segue **Linea del Brasile.**

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

La Veloce.

Italia	—	—	—	—	—	—	—	(a) 180	178	178	178	190.50	178	178
Brasile	—	—	—	—	—	—	—	—	(a) 178	178	178	190.50	178	178
Argentina	—	—	—	—	—	—	—	—	(a) 178	178	178	190.50	178	178
Savoia	160	180	180	180	180	180	180	180	178	178	178	190.50	178	178
Centro America . . .	160	180	180	180	180	180	180	180	178	178	178	190.50	178	178
Venezuela	160	180	180	180	180	180	180	180	178	178	178	190.50	178	178
Nord America	160	180	180	180	180	180	180	180	178	178	178	185.50	178	178
Città di Milano . . .	160	165	165	165	165	165	165	165	163	156	156	168.50	156	156
Città di Torino . . .	160	165	165	165	165	165	165	165	163	156	156	168.50	156	156
Città di Napoli . . .	160	170	170	170	170	170	170	170	163	158	158	170.50	158	158
Washington	160	(b) 165	165	165	165	165	165	165	163	158	158	160.50	148	148

(a) Nolo stabilito nel corso del quadrimestre.

(b) Per il 3° quadrimestre. Per i due quadrimestri precedenti il nolo massimo fu di lire 170.

PIROSCAFI

Noli massimi per l'anno 1902
Noli massimi per l'anno 1903
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1906
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1906
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1906
Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1907
Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1907
Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1907

Segue Linea del Brasile.

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

<i>Transports maritimes à vapeur.</i>															
Pampa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(b) 173	183	173	* 173	
Formosa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(b) 173	183	173	* 173	
Espagne	160	165	165	165	165	165	160	160	158	158	158	168	158	* 158	
Italie	160	165	165	165	165	165	160	160	158	158	158	168	158	* 158	
Algérie	—	165	165	165	165	165	160	160	158	158	153	163	158	* 158	
France	—	—	165	165	165	165	160	160	158	158	153	168	158	* 158	
Aquitaine	—	165	165	165	165	165	155	155	153	153	153	163	153	* 153	
Provence	160	165	165	165	165	165	155	155	153	153	153	163	153	* 153	
Les Alpes	160	165	165	165	165	165	155	150	148	148	148	158	148	* 148	
<i>Ottavio Zino.</i>															
Equità	160	165	165	165	165	165	165	160	155	150	150	160	148	148	
Attività	160	165	165	165	165	165	165	160	152	145	145	160	143	143	
<i>[La Ligure-Brasilianna.</i>															
Bulgaria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(c) 165	178	165	165	
Re Umberto	160	(a) 165	165	165	165	165	165	163	160	160	160	173	160	160	
Rio Amazonas	160	(a) 165	165	165	165	165	165	163	160	160	160	173	158	158	
Minas	160	—	165	165	165	165	165	163	160	160	160	173	158	158	
<i>Italia.</i>															
Siena	—	—	—	—	—	—	—	175	173	173	173	185	173	173	
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	175	173	173	173	185	173	173	
Ravenna	—	165	170	170	170	170	170	170	168	168	168	180	168	168	
Toscana	—	165	170	170	170	170	170	170	168	168	168	180	168	168	

(a) Per il 3° quadrimestre. Per i due quadrimestri precedenti il nolo massimo fu di lire 160.

(b) Nolo provvisorio consentito nel corso del quadrimestre.

(c) Nolo stabilito nel corso del quadrimestre.

PIROSCAFI

Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1906	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1906	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1906	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1907	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1907	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1907
------------------------------	------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	---	--

Segue **Linea del Plata.**

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

La Veloce.

Italia	—	—	—	—	—	—	—	(a) 195	190	190	190	202.50	190	190
Brasile	—	—	—	—	—	—	—	—	(a) 190	190	190	202.50	190	190
Argentina	—	—	—	—	—	—	—	—	(a) 190	190	190	202.50	190	190
Savoia	185	200	200	200	200	200	200	195	190	190	190	202.50	190	190
Centro America . . .	185	200	200	200	200	200	200	195	190	190	190	202.50	185	185
Venezuela	185	200	200	200	200	200	200	195	190	190	190	202.50	185	185
Nord America	185	200	200	200	200	200	200	195	190	190	185	197.50	185	185
Città di Milano. . . .	170	(b) 180	180	180	180	180	180	175	170	170	170	182.50	170	170
Città di Torino	170	(b) 180	180	180	180	180	180	175	170	170	170	182.50	170	170
Città di Napoli. . . .	—	190	190	190	190	190	190	185	175	170	170	182.50	165	165
Washington	170	190	190	190	190	185	185	175	170	165	160	172.50	160	160

(a) Nolo stabilito nel corso del quadrimestre.

(b) Per il 3° quadrimestre. Per i due quadrimestri precedenti il nolo massimo fu di lire 185.

PIROSCAFI

Noli massimi per l'anno 1902
Noli massimi per l'anno 1903
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1904
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1905
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1906
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1906
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1906
Noli massimi per il 1° quadrimestre 1907
Noli massimi per il 2° quadrimestre 1907
Noli massimi per il 3° quadrimestre 1907
Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1907
Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1907
Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1907

Segue Linea del Plata.

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

Italia.

Siena	—	—	—	—	—	—	—	185	180	180	180	192.50	180	180
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	185	180	180	180	192.50	180	180
Ravenna	(a) 175	185	185	185	185	185	185	180	175	175	175	187.50	175	175
Toscana	(a) 175	185	185	185	185	185	185	180	175	175	175	187.50	175	175
<i>Ottavio Zino.</i>														
Equità	165	175	175	175	175	175	175	165	160	155	155	165	153	153
Attività	165	175	175	175	175	170	170	162	157	150	150	165	148	148
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>														
Bulgaria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(b) 175	188	175	175
Re Umberto	—	—	170	170	170	170	170	168	165	165	162	178	162	162
Rio Amazonas	—	—	—	170	170	170	170	168	165	165	162	178	160	160
Minas.	—	—	180	170	170	170	170	168	165	165	162	178	160	160

(a) Per il 2° e 3° quadrimestre. Per il 1° quadrimestre il nolo massimo fu di lire 170.

(b) Nolo stabilito nel corso del quadrimestre.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1906	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1906	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1906	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1907	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1907	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1907
-----------	------------------------------	------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	---	--

Segue **Linea del Plata.**

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

<i>Giuseppe Fornari.</i>														
Sofia Hohenberg . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	160	160	170	160	* 160
Francesca	—	—	—	—	—	—	—	—	160	160	160	170	160	* 160
Sicilian Prince	—	—	—	—	175	175	165	155	150	150	145	150	145	* 145
Napolitan Prince . . .	—	—	—	—	175	175	165	155	145	145	140	150	135	* 135
<i>Transports maritimes à vapeur.</i>														
Pampa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(a) 180	190	185	* 185	
Formosa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(a) 180	190	185	* 185	
Espagne	170	180	180	180	180	180	175	170	165	165	165	175	165	* 165
Italie	170	180	180	180	180	180	175	170	165	165	165	175	165	* 165
Algérie	—	180	180	180	180	180	175	170	165	165	160	175	165	* 165
France	—	180	180	180	180	180	175	170	165	165	160	175	165	* 165
Aquitaine	—	180	180	180	180	180	170	165	160	160	160	170	160	* 160
Provence	170	180	180	180	180	180	170	165	160	160	160	170	160	* 160
Les Alpes	170	180	180	180	180	180	170	160	155	155	155	165	155	* 155

(a) Nolo provvisorio consentito nel corso del quadrimestre.

PIROSCAFI

Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1906	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1906	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1906	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1907	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1907	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1907
------------------------------	------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	---	--

Segua **Línea del Plata.**

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

<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>													
Buenos Aires	170	(a) 185	185	185	185	185	180	175	170	170	170	200	170 * 170
Léon XIII	170	(a) 185	185	185	185	185	180	175	170	170	170	200	170 * 170
Manuel Calvo	—	(a) 185	185	185	185	185	180	175	170	170	170	200	170 * 170
P. de Satrustegui	170	(a) 185	185	185	185	185	180	175	170	170	170	200	170 * 170
Montevideo	—	(a) 185	185	185	185	185	180	175	170	170	170	200	170 * 170
Montserrat	—	(a) 185	185	185	185	185	180	175	170	170	170	200	170 * 170
Cataluña	—	—	185	185	185	185	180	175	170	170	170	200	170 * 170
Antonio Lopez	—	—	—	—	—	185	180	175	170	170	170	200	170 * 170
<i>Società Anonima Genovese.</i>													
Governer	—	—	170	170	170	170	170	185	160	155	150	162.50	145 145
<i>Lloyd Italiano.</i>													
Florida	—	—	—	—	—	—	—	—	190	190	190	202.50	190 190
Mendoza	—	—	—	—	—	—	—	—	190	190	190	202.50	190 190
Indiana	—	—	—	—	—	—	—	—	185	190	190	202.50	190 190
Luisiana	—	—	—	—	—	—	—	—	—	190	190	202.50	190 190
Cordova	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	190	202.50	190 190
Virginia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(b) 185	202.50	190 190
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>													
Prinz Oscar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(b) 170	190	170 170
Prinz Adalbert	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(b) 170	190	170 170

(a) Per il 3° quadrimestre. (b) Per i due quadrimestri precedenti il nolo massimo fu di lire 180.

(b) Nolo provvisorio consentito nel corso del quadrimestre.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1906	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1906	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1906	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1907	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1907	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1907
-----------	------------------------------	------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	---	--

Linea del Centro America.

<i>La Veloce (a).</i>														
Italia	—	—	—	—	—	—	—	(b) 205	200	200	200	212.50	200	200
Brasile	—	—	—	—	—	—	—	—	(b) 200	200	200	212.50	200	200
Argentina	—	—	—	—	—	—	—	—	(b) 200	200	200	212.50	200	200
Savoia	—	200	200	200	200	200	200	205	200	200	200	212.50	200	200
Centro America	—	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	212.50	200	200
Venezuela	—	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	212.50	200	200
Nord America	—	200	200	200	200	200	200	200	200	200	195	207.50	195	195
Città di Milano	—	(c) 195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	207.50	195	195
Città di Torino	—	(c) 195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	207.50	195	195
Città di Napoli	—	(c) 195	195	200	200	200	200	200	200	195	195	207.50	195	195
Washington	—	—	—	200	200	200	200	200	200	190	185	197.50	185	185

(a) Dall'Italia per Trinidad, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Sabanilla e Puerto Limon. Per la destinazione di Colon si consenti per tutti i piroscafi nolo superiore di 5 lire a quelli indicati per gli altri porti del Centro America, compresa però nel nolo la tassa di sbarco imposta dalla Repubblica di Panama.

(b) Nolo stabilito nel corso del quadrimestre.

(c) Per il 3° quadrimestre. Per il 2° quadrimestre il nolo massimo fu di lire 200.

PIROSCAFI

Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1906	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1906	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1906	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1907	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1907	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1907
------------------------------	------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--

Segue **Linea del Centro America.**

Compagnia Transatlantica di Barcellona.

Léon XIII	—	(a) 195	(b) 195	(b) 195	(b) 195	(c) 195	(d) 190	(d) 190	(d) 190	(d) 190	(d) 190	(e) 200	(d) 190	* (d) 190
Buenos Aires.	—	(a) 195	(b) 195	(b) 195	(b) 195	(c) 195	(d) 190	(d) 190	(d) 190	(d) 190	(d) 190	(e) 200	(d) 190	* (d) 190
Manuel Calvo	—	(a) 195	(b) 195	(b) 195	(b) 195	(c) 195	(d) 190	(d) 190	(d) 190	(d) 190	(d) 190	(e) 200	(d) 190	* (d) 190
P. de Satrustegui.	—	(a) 195	(b) 195	(b) 195	(b) 195	(c) 195	(d) 190	(d) 190	(d) 190	(d) 190	(d) 190	(e) 200	(d) 190	* (d) 190
Montevideo	—	(a) 195	(b) 195	(b) 195	(b) 195	(c) 195	(d) 190	(d) 190	(d) 190	(d) 190	(d) 190	(e) 200	(d) 190	* (d) 190
Montserrat	—	(a) 195	(b) 195	(b) 195	(b) 195	(c) 195	(d) 190	(d) 190	(d) 190	(d) 190	(d) 190	(e) 200	(d) 190	* (d) 190
Cataluña	—	—	(b) 195	(b) 195	(b) 195	(c) 195	(d) 190	(d) 190	(d) 190	(d) 190	(d) 190	(e) 200	(d) 190	* (d) 190
Antonio Lopez	—	—	—	—	—	(c) 195	(d) 190	(d) 190	(d) 190	(d) 190	(d) 190	(e) 200	(d) 190	* (d) 190

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

(b) Dall'Italia per Puertorico e Habana. Il nolo fu fissato in lire 200 per Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra, e in lire 220 per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad Habana.

(c) Dall'Italia per Puertorico e Habana. Lire 200 per Puerto Limon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra; lire 205 per Colon, e lire 220 per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad Habana.

(d) Dall'Italia per Puertorico e Habana. Lire 195 per Puerto Limon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra; lire 200 per Colon, e lire 215 per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad Habana.

(e) Tali noli furono proposti per Puertorico e Habana; per il prolungamento a Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra la Società propose un nolo di lire 225; e per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad Habana, lo stesso nolo di lire 225.

ALLEGATO B.

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

PORTI EUROPEI

Norvegia.

Christiania.

DESTINAZIONI	Pacific Steam Navigation Co.	Hamburg-Amerika Linie	Danske forenede Dampskibsselskab
Montevideo.	291	291	>
Buenos Aires.	291	291	>
Rio de Janeiro.	291	291	>
Santos	291	291	>
Bahia.	291	291	>
Pernambuco	291	291	>
Belem (Parà).	291	291	>
Manaos	291	291	>
La Guayra.	291	291	>
Puerto Cabello.	291	291	>
Sabanilla.	291	291	>
Avana	>	355	>
Nuova Orleans.	>	>	325
Nuova York	>	>	197
Boston	>	>	200
St. John (Canadà).	>	>	227
Quebec.	>	>	242
Montreal.	>	>	232

(*) Le cifre riportate sono tratte da alcuni rapporti del R. Consoli e delle Camere di commercio italiane all'estero, del mese di novembre 1906. I prezzi sono indicati in lire italiane.

Inghilterra.

Glasgow.

DESTINAZIONI	Anchor Line		Allan-Line	Donaldson Line
	Celeri	Commer- ciali		
Nuova York	143.75	137.50	»	»
Boston	143.75	137.50	»	»
Halifax	»	»	125. »	125. »
S. John (Canadà)	»	»	153.13	»
Quebec	»	»	137.50	125. »
Montreal	»	»	150.50	138. »

Nota. — I viaggi per il Canadà, sospesi nella stagione invernale, sono ripresi nel mese di marzo.

Liverpool.

DESTINAZIONI	White Star Line (1)		Conard Line (1)		American Line (1)	Dominion Line	Canadian Pacific R. Co. (2)		Allan Line	
	Celeri	Commer- ciali	Celeri	Commer- ciali			Celeri	Commer- ciali	Celeri	Commer- ciali
Nuova York. . . .	156.25	137.50 a 150	156.25	143.75 a 150	137.50	»	»	»	»	»
Boston	156.25	137.50 a 150	156.25	143.75 a 150	137.50	»	»	»	»	»
Halifax	»	»	»	»	»	137.50	»	»	143.75	137.50
S. John (Canadà),	»	»	»	»	»	»	143.75	137.50	143.75	137.50
Quebec	»	»	»	»	»	137.50	»	»	»	»
Montreal	»	»	»	»	»	(3) 150.50	»	»	»	»

(1) La Compagnia fa proseguire i passeggeri per Philadelphia e Baltimora senz'altra spesa.

(2) Questa Compagnia non prende che emigranti scandinavi.

(3) Comprato il viaggio ferroviario da Quebec a Montreal.

Southampton.

DESTINAZIONI	Royal Mail Company	American Line
Montevideo	200. »	»
Buenos Aires	200. »	»
Rio de Janeiro	200. »	»
Santos	200. »	»
Bahia	200. »	»
Pernambuco	200. »	»
La Guayra	300. »	»
Sabanilla	300. »	»
Colon	300. »	»
Vera Cruz	200. »	»
Avana	200. »	»
Nuova Orleans.	»	345.75
Nuova York	»	150. »
Boston	»	150. »
Halifax.	»	197.71
S. John (Canada)	»	191.15
Quebec	»	195.10
Montreal.	»	184.00

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. »
Rio 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	»	262.50	»	»	262.50
Avana	»	200. »	»	»	»
Nuova York	212.50	162.50	225. »	175. »	»
Nuova Orleans	»	300. »	»	»	»
Boston	»	178.50	»	»	»
St. John (Canadà)	»	200. »	»	»	»
Quebec	»	213. »	»	»	»
Montreal	»	200. »	»	175. »	»

Olanda.
Rotterdam.

DESTINAZIONI	Holland American Line
Nueva York	207.50

Belgio.

Anversa.

DESTINAZIONI	Norddeutscher Lloyd	Hamburg- Amerika Linie (1)	Red Star Line	Conard Line	Allan Line (2)	Dominion Line	American Line (3)	White Star Line (2)	Holland American Line (4)	Canadian Pacific R.
Montevideo . . .	200. »	200. »	»	»	»	»	»	»	»	»
Buenos Aires . .	200. »	200. »	»	»	»	»	»	»	»	»
Pernambuco . . .	187.50	187.50	»	»	»	»	»	»	»	»
Bahia.	187.50	187.50	»	»	»	»	»	»	»	»
Rio de Janeiro. .	187.50	187.50	»	»	»	»	»	»	»	»
Santos	187.50	187.50	»	»	»	»	»	»	»	»
Balem (Parà). . .	»	200. »	»	»	»	»	»	»	»	»
Manaos	»	225. »	»	»	»	»	»	»	»	»
La Guayra	»	262.50	»	»	»	»	»	»	»	»
Puerto Cabello . .	»	262.50	»	»	»	»	»	»	»	»
Sabanilla	»	262.50	»	»	»	»	»	»	»	»
Colon	»	262.50	»	»	»	»	»	»	»	»
Vera Cruz	»	200. »	»	»	»	»	»	»	»	»
Avana	175. »	200. »	»	»	»	»	»	»	»	»
Nuova York . . .	»	»	207.50	195. »	»	»	195. »	195. »	210. »	»
Boston	»	»	»	195. »	»	»	»	195. »	»	»
Halifax.	»	»	»	»	162.50	195. »	»	»	»	»
St. John (Canadà).	»	»	»	»	162.50	»	»	»	»	15. »
Quebec.	»	»	»	»	162.50	195. »	»	»	»	195. »
Montreal	»	»	»	»	»	195. »	»	»	»	»

(1) Partenza da Amburgo.

(2) Id. da Liverpool.

(3) Id. da Southampton.

(4) Id. da Rotterdam.

Francia.

Havre.

DESTINAZIONI	Compagnie Générale Transatlantique	Chargeurs Réunis	Allan Line
Nuova York	200	»	»
Montevideo	»	150	»
Buenos Aires	»	150	»
Santos	»	150	»
Rio de Janeiro	»	150	»
Bahia	»	150	»
Pernambuco	»	150	»
Halifax	»	»	140
S. John (Canada)	»	»	140

Cherbourg.

DESTINAZIONI	American Line	Norddeutscher Lloyd	Hamburg Amerika Linie	Red Star Line	Royal Mail	Amburghese Sud- Americana
Nuova York	162.50	162.50	162.50	162.50	»	»
Pernambuco	»	»	»	»	200. »	»
Bahia	»	»	»	»	225. »	»
Rio de Janeiro	»	»	»	»	225. »	»
Santos	»	»	»	»	225. »	»
Montevideo	»	»	»	»	225. »	200. »
Buenos Aires	»	»	»	»	225. »	200. »

St. Nazaire.

DESTINAZIONI	Compagnie Générale Transatlantique
La Guayra	200
Puerto Cabello	200
Sabanilla	200
Colon	200
Vera Cruz	200
Avana	200

La Pallice Rochelle.

DESTINAZIONI	Pacife Steam Navigation Company (1)
Montevideo	Da 200. » a 250. »
Buenos Aires	» 200. » a 250. »
Rio de Janeiro	» 187.50 a 237.50
Bahia	» 187.50 a 237.50
Pernambuco	» 187.50 a 237.50

(1) 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.

Bordeaux.

DESTINAZIONI	Messageries Maritimes	Compagnie Générale Transatlantique	Chargeurs Réunis
Pernambuco	250	»	»
Bahia	250	»	»
Rio de Janeiro	250	»	»
Santos	250	»	»
Montevideo	250	»	150
Buenos Aires	250	»	150
Colon	«	200	»
Vera Cruz	«	200	»
Avana	«	200	»
Nuova Orleans	«	200	»

Marsiglia.

DESTINAZIONI	Hamburg Amerika Linie	Transports Maritimes	La Veloce	Unione Austriaca di Navigazione	Compagnie Générale Transatlan- tique
Montevideo	»	170	»	»	»
Buenos Ayres.	»	170	»	»	»
Rio de Janeiro	160. »	170	»	»	»
Santos.	160. »	170	»	»	»
Bahia	170. »	»	»	»	»
Pernambuco.	170. »	»	»	»	»
Belem (Pará)	260. »	»	»	»	»
Manaos	285. »	»	»	»	»
La Guayra	»	»	200	185	»
Puerto Cabello	»	»	200	»	»
Colon	»	»	200	185	»
Vera Cruz	200. »	»	»	200	»
Avana.	200. »	»	»	»	»
Nuova York.	200. »	»	»	»	180
Boston	215.60	»	»	»	»
Quebec (via Nuova York)	236.75	»	»	»	»
Montreal (Id.)	236.75	»	»	»	»

Portogallo e Spagna.

Lisbona.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Pacific S. N. C.	Messageries Maritimes	Amburghese Sud-Americana	Hamburg Amerika Linie	Booth Line	Norddeutscher Lloyd	Chargeurs Réunis	Empresa Insulana de Naviçação	I. H. Andersen Succesores
Montevideo	227	227	227	227	227	»	»	»	»	»
Buenos Aires	227	227	227	227	227	»	»	»	»	»
Rio de Janeiro	200	200	200	178	178	»	172	172	»	»
Santos	201	201	201	178	178	»	172	172	»	»
Belem (Parà)	»	»	»	162	162	162	»	»	»	»
Maranhão	»	»	»	162	162	162	»	»	»	»
Nuova York	»	»	»	»	»	»	»	»	173	173

Cadice.

DESTINAZIONI	Compagnia Transatlantica di Barcellona	La Veloce	Amburghese Sud-Americana	Navigazione Generale Italiana	Piñillos, Izquierdo & C.	Navigazione Transatlantica Barcellona
Montevideo	186.35	186.35	183.35	186.35	»	177.40
Buenos Aires	186.35	186.35	186.35	186.35	»	177.40
Rio de Janeiro	»	186.35	»	186.35	»	»
Santos	»	186.35	»	186.35	»	»
La Guayra	231.80	»	»	»	»	»
Puerto Cabello	231.80	»	»	»	»	»
Sabanilla	231.80	»	»	»	»	»
Colon	231.80	»	»	»	»	»
Vera Cruz	231.80	»	222.80	»	200.10	»
Avana	216.75	»	184.95	»	193.95	»
Nuova York	187.90	»	»	»	»	»

N. B. Nei prezzi suindicati è compresa la tassa d'emigrazione.

Barcellona.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Transatlantica di Barcellona	Folch e C.	Pinillos, Isquierdo & C.	Lloyd Italiano	Transports Maritimes
Buenos Aires	175. »	175. »	181.80	172.75	»	175	175
Montevideo	175. »	175. »	181.80	172.75	»	175	175
Santos	175. »	175. »	»	172.75	»	»	175
Rio de Janeiro	175. »	175. »	»	172.75	»	»	175
La Guayra	»	181.80	227.25	»	»	»	»
Puerto Cabello	»	181.80	227.25	»	»	»	»
Sabanilla	»	181.80	227.25	»	»	»	»
Colon	»	181.80	227.25	»	»	»	»
Vera Cruz	»	»	227.25	»	»	»	»
Avana	»	»	204.55	193.95	181.80	»	»
Nuova York	»	»	204.55	227.50	»	»	»
Nuova Orleans	»	»	»	»	213.65	»	»

N.B. Ai prezzi indicati, in lire italiane, devono aggiungersi 5 *pesetas* per tassa d'imbarco per ciascun emigrante; più, come tassa d'immigrazione, *pesetas* 16.70 pel porto di Nuova York e 8.35 per quello di Avana.

Austria-Ungheria.

Trieste.

Fiume.

DESTINAZIONI	Compagnia Austro-Americana Fratelli Cosulich	Cunard Line	DESTINAZIONI	Cunard Line
Nuova York	157.50	189. »	Nuova York	189. »

PORTI AMERICANI

America Settentrionale.

Montreal.

DESTINAZIONI	Allan Line		Dominion Line	Canadian Pacific R. Co.
	Celeri	Commer- ciali		
Glasgow (via Liverpool)	148	142	142	136
Liverpool.	148	142	142	136
Brema.	176	170	170	170
Amburgo	176	170	170	170
Anversa.	176	170	170	170
Havre.	176	170	165	170
Prepagati:				
Glasgow.	»	142	155	155
Liverpool.	148	142	142	142
Anversa.	178	170	175	»

Boston.

DESTINAZIONI	White Star Line
Genova.	165
Napoli	165
Palermo	180
Messina	180
Prepagati:	
da Genova a Boston	165
» Napoli »	165
» Palermo »	180
» Messina »	180

Nuova York.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		La Veloce		Norddeutscher Lloyd	Hamburg Amerika Line		Anglo-Italiana (Anchor Line)		La Patria (Fabre Line)	G. Fornari (Prince Line)	Compagnie Générale Transatlantique (via Havre)	Cunard Line	White Star Line	Transatlantica di Barcellona	Lloyd Italiano	Compagnia Austro-Americana Fratelli Cosulich
	Rapidi	Commer- ciali	Rapidi	Commer- ciali		Rapidi	Commer- ciali	Rapidi	Commer- ciali								
Genova	165. »	145	162.50-145		172.50	170	165	145	140	165	135	181.75	165-145	180-170	125	165	185
Napoli	165. »	145	162.50-145		172.50	170	165	145	140	165	135	195. »	165-145	180-170	125	165	135
Palermo	180. »	160	177.50-160		187.50	185	180	160	155	180	150	»	180-160	195-185	140	180	150
Messina	180. »	160	177.50-160		187.50	185	180	160	155	180	150	»	180-160	195-185	140	180	150
Havre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	175-165	»	»	»	»	»
Prepagati (acquistati a Nuova York) da:																	
Genova	162.50	145	155	145	170. »	165	145	150	140	160	135	196.75	»	162.50	135	155	135
Napoli	162.50	145	155	145	170. »	165	145	150	140	160	135	»	»	162.50	135	155	135
Palermo	177.50	160	170	160	185. »	180	160	165	155	175	150	»	»	177.50	150	170	150
Messina	177.50	160	170	160	185. »	180	160	165	155	175	150	»	»	177.50	150	170	150
Havre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	192.50	»	»	»	»	»

Nuova Orleans.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana
Palermo	195.70
Da Palermo a Nuova Orleans (prepagato)	185.40

America Centrale.

Avana.

DESTINAZIONI	Tran- satlantica di Barcellona	Compagnie Générale Trans- atlantique	Nord- deutscher Lloyd	Pinillos, Izquierdo & C.	Hamburg Amerika Linie	Società Anonima di Naviga- zione Transatlan- tica
Genova	200. »	»	»	»	»	»
Barcellona	181.75	»	»	181.75	»	150. »
Cadice	181.75	»	»	181.75	»	»
Coruña	166.75	166.75	»	146.75	146.75	»
Santander	166.75	166.75	»	146.75	146.75	»
Canarie	»	»	»	159. »	»	159. »
St. Nazaire	»	166.75	»	»	»	»
Havre	»	»	»	»	146.75	»
Amburgo	»	»	»	»	146.75	»
Brema	»	»	175. »	»	»	»

Nota. — Tutte le Compagnie di navigazione vendono biglietti di chiamata (prepagati) agli stessi prezzi dei biglietti di passaggio.

Puerto Cabello.

DESTINAZIONI	Transatlantica di Barcellona	Compagnie Générale Trans- atlantique	La Veloce
Cadice	175	»	»
Barcellona	175	»	180
Genova	175	»	180
Napoli	175	»	180
Marsiglia	»	180	»
Bordeaux	»	180	»
St. Nazaire	»	180	»

La Guayra.

DESTINAZIONI	La Veloce	Compagnia Transatlantica di Barcellona	Compagnie Générale Transatlan- tique
Cadice	»	175	»
Barcellona	175	175	»
Genova	175	175	»
Napoli	175	175	»
Marsiglia	200	»	»
St. Nazaire	»	»	400
Bordeaux	»	»	400
Prepagati:			
da Cadice	»	175	»
» Barcellona	200	175	»
» Genova	200	175	»
» Napoli	200	175	»
» Marsiglia	200	»	»

America Meridionale (1).

Bahia.

DESTINAZIONI	Transports Maritimes	Messageries Maritimes	Royal Mail	Pacific R. N. Mail	Amburghese Sud-Americana	Norddeutscher Lloyd
Marsiglia	200	»	»	»	»	»
Genova	200	»	»	»	»	»
Napoli	200	»	»	»	»	»
Lisbona	»	»	»	235	»	235
Bordeaux	»	250	»	»	»	»
Cherbourg	»	»	250	»	»	»
Boulogne s/m	»	»	»	»	250	»

Belem (Parà).

DESTINAZIONI	Booth Line	Amburghese Sud-Americana
Liverpool	201.60	»
Lisbona	154 ^a a 171	154. »
Havre	201.60	201.60
Amburgo	»	201.60

(1) Per i porti del Brasile, ai prezzi indicati si deve aggiungere la tassa di reis 5000 imposta dal Governo Brasiliano per ciascun passeggero di 3^a classe imbarcato.

Pernambuco.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Messageries Maritimes	Transports Maritimes
Cherbourg	180	»	»
Southampton	202	»	»
Bordeaux	»	250	»
Lisbona	»	201	»
Vigo	180	201	»
Genova	»	»	150
Napoli	»	»	175

Rio de Janeiro.

DESTINAZIONI	Naviga- zione Generale Italiana	La Veloce	Lloyd Italiano	La Ligure- Brasiliana	Transports Maritimes
Genova	180	160 a 180	160	160	150
Napoli	180	160 a 180	160	160	150
Prepagati:					
da Genova	143	143	143	143	143
da Napoli	143	143	143	143	143

Santos.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	La Ligure-Brasiliana	Transports Maritimes	Italia	Lloyd Italiano	Amburg-America Linie	Società Anonima Genovese
Genova	180	160 a 180	160	150	160 a 170	160	170	150
Napoli	180	160 a 180	160	150	160 a 170	160	170	150
Da Genova o Napoli a Santos (prepagati) . . .	143	143	143	143	143	143	*	*

Montevideo.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		La Veloce		Transatlantica di Barcellona	Italia	Transports Maritimes	La Ligure-Brasiliana	A. Felch e C.	Lloyd Italiano	
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali						Rapidi	Commerciali
Barcellona	190	165	190	165	190	190	165	165	165	190	165
Marsiglia	190	165	190	165	190	190	165	165	165	190	165
Genova	190	165	190	165	190	190	165	165	165	190	165
Napoli	190	165	190	165	190	190	165	165	165	190	165
Da Genova o Napoli a Montevideo (prepagati)	180	160	180	160	180	160	160	160	160	180	160

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Lloyd Italiano	Italia	Amburghese Sud-Americana	Transatlantica di Barcellona	Transports Maritimes	Pacific S. N. C.	Royal Mail	Messageries Maritimes	Norddeutscher Lloyd	La Ligure- Brasiliana
Genova	200. »	200. »	200. »	180. »	»	165. »	165. »	»	»	»	»	165. »
Napoli	200. »	200. »	200. »	180. »	»	165. »	165. »	»	»	»	»	165. »
Messina	210. »	210. »	»	190. »	»	»	»	»	»	»	»	»
Catania	210. »	210. »	»	190. »	»	»	»	»	»	»	»	»
Palermo	210. »	210. »	»	190. »	»	»	»	»	»	»	»	»
Barcellona	200. »	200. »	»	180. »	»	165. »	165. »	»	»	»	»	165. »
Vigo	»	»	»	»	205. »	205. »	»	200. »	225. »	225. »	225. »	»
Cadice	»	»	»	»	»	170. »	»	»	»	»	»	»
Malaga	200. »	200. »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Marsiglia	»	»	»	»	»	»	170. »	»	»	»	»	»
Cherbourg	»	»	»	»	»	»	»	»	»	225. »	»	»
Bordeaux	»	»	»	»	»	»	»	200. »	225. »	»	»	»
La Pallice Rochelle	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Boulogne s/m	»	»	»	»	225. »	»	»	»	»	»	»	»
Liverpool	»	»	»	»	»	»	»	225. »	»	»	»	»
Southampton	»	»	»	»	»	»	»	»	»	225. »	»	»
Lisbona	»	»	»	»	»	»	»	200. »	225. »	225. »	»	»
Amburgo	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	225. »	»
Brema	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	225. »	»
Anversa	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	225. »	»
Da Genova o Napoli a Buenos Aires (pre- pagato)	190. »	190. »	190. »	177.50	»	165. »	165. »	»	»	»	»	165. »

ALLEGATO C.

Piroscafi addetti al trasporto degli emigranti dai porti italiani alle Americhe.

(Anno di costruzione, tonnellaggio, numero delle cuccette e velocità).

PIROSCAFI (1)	Anno di costruzione	TONNEL- LAGGIO		NUMERO delle cuccette (2)			VELOCITÀ						
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale (3)	raggiunta nei viaggi (4)					
								per l'America Settentrio- nale		per l'America Meridionale			
								Numero dei viaggi	Velocità media	Numero dei viaggi	Velocità media		
Navigazione Generale Italiana.													
Umbria	1902	5260	3383	38	49	1030	14.75	5	14.28	22	14.67		
Sicilia	1901	5602	3594	52	120	1292	* 15.06	26	13.43	7	13.87		
Sardegna	1901	5602	3594	80	45	1324	* 15.—	19	13.37	9	13.71		
Liguria	1901	5126	3323	58	—	1294	* 15.41	31	13.09	2	13.37		
Lombardia	1901	5126	3323	58	—	1302	* 15.06	35	13.23	1	13.44		
Regina Margherita	1884	3577	2127	53	64	857	* 16.76	—	—	17	14.37		
Orione	1883	4161	2290	80	40	655	* 14.80	—	—	21	14.70		
Perseo	1883	4158	2291	80	40	814	* 14.88	—	—	16	14.48		
Il Piemonte	1901	6024	3881	—	—	1282	12.00	5	10.57	1	11.73		
Lazio **	1899	9196	5846	—	(5) 52	1926	13.42	3	12.13	—	—		
Sannio **	1899	9203	5801	—	(5) 52	2016	14.01	2	12.17	—	—		
Campania **	1902	9000	5618	—	(5) 52	2004	14.32	—	—	—	—		

(1) I piroscafi segnati con due asterischi hanno due eliche.

(2) Le cifre riportate indicano, per la 3^a classe, il numero massimo di cuccette che possono essere installate su ciascun piroscafo.(3) Le cifre segnate con un asterisco indicano una velocità desunta non dalle *prove di velocità*, ma da altre prove o da viaggi compiuti.

(4) Le cifre indicate nel prospetto si riferiscono alla velocità accertata dalle Capitanerie di porto nei viaggi compiuti in servizio di emigrazione dal settembre 1901 a tutto settembre 1906.

(5) Classe unica.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	TONNEL- LAGGIO		NUMERO delle cuccette			VELOCITÀ				
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale	raggiunta nei viaggi			
								per l'America Settentrio- nale		per l'America Meridionale	
								Numero dei viaggi	Velocità media	Numero dei viaggi	Velocità media
<i>La Veloce.</i>											
Italia **	1905	5300	3381	61	56	990	15.09	1	13.26	7	14.47
Brasile **	1905	5209	3358	58	(1) 56	994	15.47	2	14.29	4	14.17
Argentina **	1905	5300	3420	60	(2) 56	984	14.35	—	—	3	14.10
Savoia **	1897	5279	3361	124	72	914	17.33	—	—	28	13.66
Nord America	1882	4826	2485	—	(3) 90	1223	14.—	37	13.21	—	—
Centro America	1897	3481	2201	118	64	880	* 13.15	—	—	11	13.43
Venezuela	1898	3531	2227	80	76	761	14.41	—	—	11	13.25
Città di Napoli	1871	4125	2635	—	—	1424	13.04	25	13.03	—	—
Washington	1880	2883	1845	43	44	971	* 13.13	6	12.17	13	12.92
Città di Milano	1897	4041	2571	—	(3) 40	1290	13.05	24	11.39	7	11.49
Città di Torino	1897	4040	2558	—	(3) 40	1496	13.26	24	11.33	8	11.81
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>											
Königin Luise **	1896	10711	6833	248	286	1700	15.67	21	14.42	—	—
Barbarossa **	1893	10915	6564	292	255	1760	14.75	2	14.—	—	—
König Albert **	1899	10643	6590	160	108	1556	16.03	23	14.91	—	—
Hohenzollern	1889	6661	3444	176	* 73	971	* 13.47	21	15.20	—	—
Prinzess Irene **	1900	10881	6687	224	107	1653	17.48	32	14.78	—	—
Neckar **	1900	9835	6170	99	90	2731	* 13.46	7	13.69	—	—
Weimar	1891	4996	3176	—	(3) 57	1555	13.84	8	12.53	—	—
Gera	1890	5005	3166	59	—	1555	13.—	1	13.78	—	—
<i>Hamburg-Amerika Linie</i>											
Deutschland **	1901	16502	5196	657	350	255	* 22.06	1	20.18	—	—
Hamburg **	1899	10599	6597	297	147	1220	* 14.23	3	14.59	—	—
Moltke **	1901	12335	7633	328	178	980	* 15.17	6	14.66	—	—
Prinz Oscar **	1902	6026	3845	—	(3) 123	1235	14.30	21	11.83	—	—
Prinz Adalbert **	1902	6029	3797	—	(3) 124	1085	13.11	18	12.07	—	—

(1) Oltre a 45 posti di succursale di 2^a classe, quando è montata.(2) Oltre a 40 posti di succursale di 2^a classe, quando è montata.

(3) Classe unica.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	TONNEL- LAGGIO		NUMERO delle cuccette			VELOCITÀ						
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale	raggiunta nei viaggi					
								per l'America Settentrionale		per l'America Meridionale			
								Numero dei viaggi	Velocità media	Numero dei viaggi	Velocità media		
<i>Italia.</i>													
Siena **	1905	4906	3117	—	(1) 70	1278	13.21	—	—	8	12.62		
Bologna **	1905	4854	3092	—	(1) 75	1292	13.20	—	—	8	13.17		
Ravenna	1901	4251	2748	—	(1) 42	1319	12.85	4	12.—	25	12.37		
Toscana	1900	4251	2748	—	(1) 42	1306	12.90	—	—	28	12.14		
<i>La Patria.</i>													
Madonna **	1905	5551	3244	50	—	1660	18.31	11	14.54	—	—		
Germania	1903	5253	2739	42	—	1523	17.78	23	13.50	—	—		
Roma	1891	3305	2135	66	—	1373	17.10	36	14.18	—	—		
Gallia	1883	3617	2270	12	—	1173	13.98	19	10.84	—	—		
Massilia	1891	3126	1843	12	—	1124	11.83	18	10.87	1	11.49		
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>													
Buenos Aires	1888	5322	3765	75	68	972	14.82	9	11.98	—	—		
Léon XIII	1888	4686	2950	118	34	908	13.50	5	12.18	13	13.08		
Manuel Calvo **	1892	5600	3411	84	62	1006	* 13.—	12	12.11	—	—		
P. de Satrustegui	1890	4050	2718	163	30	1022	12.60	1	13.51	17	13.21		
Montevideo	1888	5188	3343	98	48	1182	* 13.—	9	12.33	—	—		
Montserrat	1889	4390	2305	129	(2) 36	619	13.79	8	12.70	—	—		
Cataluña	1883	3784	2247	120	56	412	* 13.08	1	11.90	1	12.65		
Antonio Lopez	1891	6238	4059	81	48	1048	* 13.25	5	11.76	—	—		
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>													
Bulgaria **	1898	11077	7091	—	—	2300	12.50	2	11.38	—	—		
Re Umberto	1892	3164	2066	—	(1) 60	791	12.43	—	—	23	11.26		
Rio Amazonas	1891	3174	2053	—	(1) 52	925	12.13	—	—	22	10.98		
Minas	1891	3060	1973	—	(1) 38	1077	12.28	—	—	20	10.98		

(1) Classe unica.

(2) Oltre a 24 di 3ª classe distinta.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	TONNEL- LAGGIO		NUMERO delle cuccette			VELOCITÀ				
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale	raggiunta nei viaggi			
								per l'America Settentrio- nale		per l'America Meridionale	
								Numero dei viaggi	Velocità media	Numero dei viaggi	Velocità media
<i>Giuseppe Fornari.</i>											
Francesca	1905	4950	3345	15	(1) 26	1442	13.50	3	11.82	—	—
Sicilian Prince	1889	2868	1716	6	—	1085	14.26	30	11.92	—	—
Napolitan Prince	1889	2900	1574	6	—	1089	14.75	29	12.37	—	—
Sofia Hohenberg	1905	5421	3520	26	20	1290	14.41	—	—	—	—
<i>Anglo-Italiana.</i>											
Italia	1904	4806	3005	12	—	1550	15.67	17	13.03	—	—
Calabria	1901	4376	2588	12	—	1359	14.04	30	11.88	—	—
Perugia	1901	4348	2565	12	—	1317	13.60	32	11.67	—	—
Algeria	1891	4510	2931	14	—	1294	11.58	20	10.57	—	—
<i>Ottavio Zino.</i>											
Equità	1885	3318	2139	—	—	1230	11.53	5	11.16	9	11.14
Attività	1889	2473	1615	—	(2) 6	839	11.54	4	10.18	10	10.75
<i>Transports maritimes.</i>											
Pampa **	1906	4468	2877	—	—	1132	16.05	—	—	—	—
Formosa **	1906	4468	2877	—	—	1105	15.67	—	—	—	—
Algérie	1901	4268	2200	50	(3) 40	899	* 13.17	—	—	19	13.33
Aquitaine	1891	3215	2187	22	40	807	13.01	—	—	13	11.79
Les Alpes	1882	4164	2751	20	32	1209	13.06	—	—	18	11.91
Provence	1884	3433	2129	64	(4) 36	835	13.08	—	—	21	12.71
Italie	1895	4160	2995	36	(3) 44	721	14.24	—	—	24	12.83
Espagne	1891	4109	2665	50	(3) 40	914	* 13.06	—	—	21	13.29
France	1897	4869	2720	36	24	808	13.60	—	—	15	12.91

(1) Oltre a 48 di 2ª classe economica.

(2) Classe unica.

(3) Oltre a 48 di 3ª classe distinta.

(4) Oltre a 42 di 3ª classe distinta.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	TONNEL- LAGGIO		NUMERO delle cuccette			VELOCITÀ				
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale	raggiunta nei viaggi			
								per l'America Settentrionale		per l'America Meridionale	
								Numero dei viaggi	Velocità media	Numero dei viaggi	Velocità media
<i>Società Anonima Genovese.</i>											
Governor	1881	2677	1757	—	(1) 22	500	11.90	—	—	14	10.53
<i>White Star Line.</i>											
Republic **	1903	15378	9742	362	252	2268	* 14.07	13	14.86	—	—
Romanic **	1898	11394	7416	331	240	1565	* 15.30	24	14.25	—	—
Canopic **	1900	12907	7717	244	250	1700	* 15.26	26	14.51	—	—
Cretic **	1902	13518	8663	342	52	2103	* 13.90	13	14.35	—	—
Celtic **	1901	20904	13449	433	350	1463	* 16.01	1	16.26	—	—
Cedric **	1903	21035	13519	360	853	1798	* 16.04	—	—	—	—
<i>Lloyd Italiano.</i>											
Florida **	1905	5112	3231	—	—	1526	14.70	4	13.15	2	13.52
Mendoza **	1905	7217	4703	118	—	1376	13.50	—	—	5	14.22
Indiana **	1905	5106	3227	—	—	1440	13.52	5	12.62	1	12.64
Luisiana **	1906	4983	3061	—	—	1530	15.03	4	13.35	—	—
Cordova **	1906	4818	3106	—	—	967	15.30	—	—	2	14.47
Virginia **	1906	5181	3161	20	—	1476	14.74	—	—	—	—

(1) Classe unica.

ALLEGATO D.

**Noli effettivamente praticati dai vettori
nei mesi di settembre, ottobre, novembre e dicembre 1906.**

Settembre 1906.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Sardegna.	Genova	Plata	195	190	190
Lazio	Palermo	Nuova Orleans . . .	205	200	200
Sicilia	Genova	Nuova York	185	180	180
Italia	Napoli	Id.	152	142	142
Il Piemonte.	Genova	Plata	170	155	155
<i>La Veloce.</i>					
Venezuela	Genova	Centro America . . .	200	200	200
Brasile	Id.	Plata	195	190	190
Nord America	Id.	Nuova York	185	175	175
Città di Genova	Id.	Brasile.	150	126	126
		Plata	160	143	143
Savoia	Id.	Plata	195	190	190
Città di Napoli.	Id.	Nuova York	175	160	160
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
König Albert.	Genova	Nuova York	200	180	180
Prinzess Irene.	Id.	Id.	200	180	180
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Cordova	Genova	Plata	200	190	190
Luisiana	Id.	Nuova York	190	180	180
		Brasile.	180	178	178
Florida.	Id.	Plata	200	190	190
<i>Italia.</i>					
		Brasile.	175	168	168
Toscana	Genova	Plata	180	175	175
Siena	Id.	Plata	185	180	180

Segue Settembre 1906.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Prinz Adalbert.	Genova	Nuova York	175	160	160
Prinz Oscar	Id.	Plata.	190	170	(1) 170
<i>La Patria.</i>					
Germania.	Napoli	Nuova York	180	175	175
Gallia.	Palermo	Id.	137	132	132
Madonna	Napoli	Id.	180	180	180
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Montserrat	Genova	Centro America . . .	200	190	190
Buenos Aires.	Id.	Nuova York	185	155	155
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>					
Re Umberto	Id.	Brasile.	160	160	160
		Plata	165	162	162
<i>Giuseppe Fornari.</i>					
Sicilian Prince	Napoli	Nuova York	145	140	140
Napolitan Prince.	Id.	Id.	145	135	135
<i>Anglo-Italiana.</i>					
Algeria.	Napoli	Nuova York	140	128	128
Calabria	Id.	Id.	163	155	155
<i>Transports Maritimes.</i>					
Espagne	Genova	Plata	175	165	165
Formosa	Id.	Id.	—	(1) 180	(1) 180
France	Id.	Brasile.	168	153	153
		Plata	175	160	160
<i>White Star Line.</i>					
Cretic.	Napoli	Nuova York	195	180	180
Canopic.	Id.	Boston	195	180	180

(1) Nolo provvisorio.

Ottobre 1906.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Sannio	Genova	Plata	190	185	185
Liguria	Id.	Nuova York	185	180	180
Lombardia	Id.	Plata	195	190	190
Umbria	Id.	Id.	195	190	190
Campania	Id.	Id.	—	(1) 180	(1) 180
<i>La Veloce.</i>					
Centro America	Genova	Centro America	200	200	200
Città di Milano	Id.	Plata	175	170	170
Italia	Id.	Id.	195	190	190
Città di Torino	Id.	Id.	175	170	170
Washington	Id.	Brasile	165	148	148
		Plata	175	160	160
Argentina	Id.	Plata	195	190	190
Nord America	Id.	Nuova York	185	175	175
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
Königin Luise	Genova	Nuova York	200	180	180
König Albert	Id.	Id.	200	180	180
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Mendoza	Genova	Plata	200	190	190
Indiana	Id.	Brasile	180	178	178
		Plata	200	190	190
Virginia	Id.	Nuova York	180	(1) 175	(1) 175
Luisiana	Id.	Plata	200	190	190
<i>Italia.</i>					
Ravenna	Genova	Plata	180	175	175
Bologna	Id.	Id.	185	180	180

(1) Nolo provvisorio.

Segue Ottobre 1906.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Moltke	Genova	Nuova York	190	180	180
Prinz Adalbert	Id.	Plata	190	(1) 170	(1) 170
Hamburg	Id.	Nuova York	190	180	180
<i>La Patria.</i>					
Roma	Napoli	Nuova York	180	175	175
Germania	Id.	Id.	180	175	175
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Montevideo	Genova	Nuova York	185	155	155
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>					
Bulgaria	Genova	Plata	190	175	175
Minas	Id.	Brasile	160	160	160
		Plata	165	162	162
<i>Giuseppe Fornari.</i>					
Francesca	Palermo	Nuova York	160	150	150
Sicilian Prince	Napoli	Id.	145	140	140
<i>Anglo-Italiana.</i>					
Italia	Napoli	Nuova York	170	165	165
Perugia	Id.	Id.	163	158	158
<i>Transports Maritimes.</i>					
Italie	Genova	Plata	175	165	165
Algérie	Id.	Id.	175	160	160
Provence	Id.	Brasile	163	153	153
		Plata	170	160	160
<i>White Star Line.</i>					
Romanic	Napoli	Boston	195	180	180
Cretic	Id.	Nuova York	195	180	180
Canopic	Id.	Boston	195	180	180
<i>Società Anonima Genovese.</i>					
Governor	Genova	Plata	160	150	150

(1) Nolo provvisorio.

Novembre 1906.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Sicilia	Genova	Plata	195	190	190
Italia	Napoli	Nuova York	152	142	142
Sardegna	Genova	Plata	195	190	190
Liguria	Id.	Nuova York	185	180	180
Lazio	Id.	Plata	190	185	185
<i>La Veloce.</i>					
Venezuela	Genova	Centro America	200	200	200
Brasile	Id.	Plata	195	190	190
Savoia	Id.	Id.	195	190	190
Città di Napoli	Id.	Nuova York	175	160	160
Città di Milano	Id.	Plata	175	170	170
Italia	Id.	Id.	195	190	190
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
Prinzess Irene	Genova	Nuova York	200	180	180
Königin Luise	Id.	Id.	200	180	180
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Cordova	Genova	Plata	200	190	190
Florida	Id.	Nuova York	190	180	180
Virginia	Id.	Plata	190	190	190
Indiana	Id.	Id.	200	190	190
<i>Italia.</i>					
Toscana	Genova	Plata	180	175	175
Siena	Id.	Id.	185	180	180
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Moltke	Genova	Nuova York	190	180	180
Prinz Oscar	Id.	Plata	190	(1) 170	(1) 170

(1) Nolo provvisorio.

Segue Novembre 1906.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>La Patria.</i>					
Madonna	Napoli	Nuova York	180	180	180
Roma	Id.	Id.	180	175	175
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Antonio Lopez	Genova	Centro America . . .	200	190	190
Mont-errat	Id.	Nuova York	185	155	155
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>					
Rio Amazonas	Genova	Brasile	160	160	160
		Plata	165	162	162
Re Umberto	Id.	Brasile	160	160	160
<i>Giuseppe Fornari.</i>					
Napolitan Prince	Napoli	Nuova York	145	135	135
<i>Anglo-Italiana.</i>					
Algeria	Napoli	Nuova York	140	128	128
Calabria	Id.	Id.	161	155	155
<i>Transports Maritimes.</i>					
Espagne	Genova	Plata	175	165	165
Pampa	Id.	Id.	—	(1) 180	(1) 180
Formosa	Id.	Id.	—	(1) 180	(1) 180
		Brasile	158	148	148
Les Alpes	Id.	Plata	165	155	155
<i>White Star Line.</i>					
Republic	Napoli	Boston	195	180	180
Cretic	Id.	Nuova York	195	180	180
<i>Ottavio Zino.</i>					
Attività	Genova	Plata	165	150	150
Equità	Id.	Id.	165	155	155

(1) Nolo provvisorio.

Dicembre 1906.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>La Veloce.</i>					
Centro America.	Genova	Centro America . . .	200	200	200
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
König Albert.	Genova	Nuova York	200	180	180
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Mendoza	Genova	Plata.	200	190	190
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Hamburg	Genova	Nuova York	190	180	180
Prinz Adalbert.	Id.	Plata	190	170	170
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Buenos Aires.	Genova	Centro America . . .	200	190	190
Manuel Calvo.	Id.	Nuova York	185	155	155
<i>Giuseppe Fornari.</i>					
Sicilian Prince	Napoli	Nuova York	145	140	140
Francesca	Palermo	Id.	160	150	150
Napolitan Prince	Napoli	Id.	145	135	135
<i>Anglo-Italiana.</i>					
Italia	Napoli	Nuova York	170	165	165
Perugia.	Id.	Id.	163	158	158

Segue Dicembre 1906.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Transports Maritimes.</i>					
Italie	Genova	Plata.	175	165	165
Algérie	Id.	Id.	175	160	160
Provence	Id.	Id.	170	160	160
<i>La Ligure-Brasiliiana.</i>					
Bulgaria	Genova	Brasile.	180	165	165
		Plata	190	175	175
<i>White Star Line.</i>					
Cedric.	Napoli	Nuova York.	180	(1) 175	(1) 175
Canopic.	Id.	Boston	195	180	180

(1) Nolo provvisorio.

ALLEGATO G.

Parere del Consiglio superiore di marina.

(11 dicembre 1906).

Presenti: vice-ammiraglio GUALTIERO, *presidente*. Membri ordinari: tenente generale del genio navale MASDEA; vice-ammiraglio DE ORESTIS; maggior generale macchinista SANGUINETI; direttore generale PAGES; capitano di vascello AMERÒ D'ASTE STELLA. Membro straordinario FIORITO, ispettore delle capitanerie di porto e direttore generale della marina mercantile.

Vista la nota ministeriale sopra indicata con la quale si partecipa che in seguito al mancato accordo fra il Commissariato dell'emigrazione e molti vettori di emigranti circa la determinazione dei noli massimi pel trasporto dei medesimi durante il primo quadrimestre del prossimo anno 1907, questo Consiglio è chiamato a pronunciarsi sulla controversia, a termini dell'articolo 14 della legge sull'emigrazione.

Udito il relatore:

Visto che, indipendentemente dalle particolari riduzioni variabili da lire 5 a lire 2, stabilite dal Commissariato al fine di una più equa graduazione dei noli per piroscafi simili per qualità nautiche, assetto interno, ecc. e delle quali sarà detto in seguito, la controversia essenziale si riduce a questo, che cioè il Commissariato non solo esclude esclusivamente qualsiasi aumento sui noli del quadrimestre in corso, ma trova opportuna una riduzione generale di lire 5 sui noli stessi, per tutti i piroscafi dei singoli vettori, limitatamente però alle linee del Nord America, mentre la maggior parte dei vettori, oltre al respingere siffatta diminuzione, chiede insistentemente un aumento dei noli attuali in misura che varia da 5 a 40 lire;

Visto che il principale argomento sul quale i vettori fondano le loro domande è quello delle spese di esercizio che secondo essi sarebbero notevolmente cresciute, oltrechè pei lavori di riadattamento dei piroscafi voluti dalle Commissioni di visita e per l'obbligo loro imposto dal Commissariato di fornire gli emigranti di coperte di lana, anche pel rincaro

dei viveri e della mano d'opera e specialmente per il rialzo del prezzo del carbone;

Considerato che per quanto concerne il combustibile (che è il coefficiente più rilevante nelle spese di esercizio dell'industria dei trasporti) se da un lato si deve riconoscere che vi è di fatto un aumento nei prezzi del medesimo, d'altro canto è da notare che questo aumento non è molto sensibile e, secondo l'opinione prevalente nelle sfere competenti, la tendenza non è per ulteriori rialzi, bensì per la diminuzione in tempo non molto lontano, per cui, dato il sistema in uso presso le compagnie, di fare contratti nei quali i prezzi non sono impegnativi per tutto l'anno, ma sono suscettibili di ribasso secondo l'andamento del mercato, si può ammettere che in definitiva esse non vengono a risentire che in minima misura gli effetti di un temporaneo rialzo dei prezzi del carbone;

E d'altra parte è da osservare che l'aumento nel prezzo del combustibile non può gravare solamente sui noli per il trasporto degli emigranti, ma va ripartito anche su quello dei passeggeri di classe e delle merci, ciò che attenua sempre più il preteso aggravio dei vettori;

Considerato inoltre a questo riguardo quel che avviene nei porti esteri, dove non si può dire che l'aumento del prezzo del carbone abbia determinato un corrispondente rialzo nei noli, perchè, come emerge dalla relazione del Commissariato, nei detti porti, in sostanza, di fronte a qualche aumento non molto sensibile per le linee di minor importanza si riscontra invece una riduzione notevole per le linee di grande traffico;

Considerato che non hanno maggiore importanza le altre ragioni addotte dai vettori circa le cresciute spese di esercizio in dipendenza dei deliberati delle Commissioni di visita e dell'obbligo di fornire gli emigranti di coperte di lana, imperocchè, come osserva il Commissariato, non si tratta di disposizioni nuove, imprevedute, ma bensì di applicazione del regolamento esistente, le cui prescrizioni pertanto devono essere note ai vettori. E circa il rincaro dei viveri e della mano d'opera è da osservare che per le derrate si tratta solo di oscillazioni di prezzo, non risentite dai vettori a motivo degli appalti, e quanto ai salari non vi sarebbero variazioni, per il momento almeno, non essendo naturalmente concesso di fare previsioni sull'esito della lotta impegnatasi di recente fra i lavoratori del mare e gli armatori, e da ultimo si osserva che le maggiori spese dipendenti dal più largo impiego del materiale nuovo sono più apparenti che reali;

Che infine non è il caso di preoccuparsi di altri motivi affacciati dai vettori, come sarebbero la diminuzione del numero degli emigranti, la

scarsa remunerazione del capitale impiegato nelle diverse linee, le spese per il rimpatrio di individui respinti dagli Stati Uniti o quelle per indennità ad emigranti in seguito a sentenze delle corti arbitrali, od altre per multe inflitte ai vettori stessi, o altre ancora dipendenti dall'aumento del cambio della moneta in qualche Stato Americano, imperocchè, o si tratta di asserzioni contraddette dai dati statistici e dalle risultanze dei bilanci delle Società, oppure di fatti che non hanno conseguenze di rilievo sulle spese di esercizio, mentre le indennità e le multe derivano da infrazioni alle leggi od ai regolamenti imputabili a colpa o negligenza dei vettori; e del resto il Consiglio ebbe già occasione più di una volta di pronunciarsi in merito a queste ripetute osservazioni dei vettori medesimi;

Tenuti presenti gli scopi della legge sull'emigrazione e i criteri da seguirsi nella determinazione dei noli per il trasporto degli emigranti, criteri ai quali si sono sempre ispirati tanto il Commissariato dell'emigrazione che il Consiglio, tutte le volte in cui è stato richiesto il parere sulle controversie fra Commissariato e vettori, e che si possono riassumere nella tutela degli emigranti, senza per questo disconoscere il diritto dei vettori a ritrarre un'equa remunerazione dall'esercizio dell'industria;

Visti i pareri espressi dalle autorità e dai corpi consultivi in proposito interpellati dal Commissariato, secondo le prescrizioni della legge:

Il Consiglio:

esprime ad unanimità parere contrario a qualsiasi aumento dei noli stabiliti per il 3° quadrimestre 1906. Anzi, tenute presenti tutte le considerazioni svolte dal Commissariato nella sua elaborata relazione circa le condizioni generali del traffico sulle linee di emigrazione in partenza dall'Italia, condizioni le quali, per il continuo aumento dell'emigrazione ed anche per il crescente aumento delle merci, sono assai favorevoli ai vettori, diguisachè si può ritenere che l'aggravio non troppo sensibile dovuto al rialzo dei prezzi del carbone è compensato dall'accennato incremento del traffico dell'emigrazione, e visto che i noli pel trasporto di passeggeri transoceanici nei porti esteri, tutto ben ponderato, non solo non sono superiori, ma risultano in generale inferiori a quelli che si praticano nei porti italiani;

A maggioranza è di avviso favorevole alla riduzione generale stabilita dal Commissariato in lire 5, limitatamente alle linee del Nord America per tutti i piroscafi dei singoli vettori;

In quanto alle riduzioni particolari per alcuni piroscafi di determinati

vettori, intese a perfezionare sempre più la graduazione dei noli fra i piroscafi stessi, avuto riguardo alle loro qualità nautiche, all'assetto interno, al tonnellaggio, ecc. ed anche in relazione all'entrata in linea di nuove navi per il servizio di emigrazione;

Il Consiglio:

Per le considerazioni fatte dal Commissariato, alle quali si associa, esprime avviso favorevole a che siano ridotti nella misura stabilita i noli per i seguenti piroscafi:

Equità e Attività, Rio Amazonas e Minas, lire 2;

Gallia della Patria, lire 4;

Governor, Centro America, Venezuela, Città di Napoli e Hohenzolern, lire 5;

Circa la riduzione di lire 5 ai tre piroscafi Romanic, Canopic e Cretic della White Star Line, ritenuto che i rilievi fatti dai R. Commissari viaggianti non sarebbero di tale entità da giustificare un'altra riduzione particolare, oltre a quella generale, a piroscafi di indubbie qualità nautiche;

Considerato quanto dichiara la Società che, cioè, nel 1906 non fu elevata una sola contravvenzione a carico di quei piroscafi esercenti il traffico dei passeggeri dall'Italia al Nord America e visto che la Società stessa sarebbe animata dalla migliore buona volontà di eliminare tutti gli inconvenienti addebitabile e che anzi, per alcuni assicura di aver già con energiche disposizioni provveduto a che non si ripetano più;

Il Consiglio:

A maggioranza si associa alla proposta del relatore, vale a dire che, in via tutt'affatto eccezionale ed a titolo di esperimento, sia il caso di concedere che a questa Società durante il quadrimestre venturo, siano mantenuti i noli attuali con la riduzione di lire 5 praticata in linea generale per i piroscafi di tutte le compagnie, con la espressa riserva che durante il primo quadrimestre 1907 si debba esperire se i lamentati rilievi continuino a verificarsi, nel qual caso pel secondo quadrimestre le riduzioni troverebbero completa giustificazione.

Firmati: AMERO D'ASTE STELLA, PAGES, SANGUINETI, FIORITO,
DE ORESTIS, MASDEA, GUALTERIO.

I N D I C E ---

Decreto del Ministro degli affari esteri e deliberazione del Commissariato dell'emigrazione, relativi ai noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 1° quadrimestre 1907:

A) Decreto del Ministro degli affari esteri	Pag. 3
B) Deliberazione del Commissariato dell'emigrazione	9

Relazione sui noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 1° quadrimestre 1907	12
--	----

Allegati alla relazione:

ALLEGATO A) Noli massimi stabiliti dal 1° quadrimestre 1902 fino al 1° quadrimestre 1907, confrontati coi noli proposti dai vettori e con quelli che il Commissariato avrebbe approvato per quest'ultimo quadrimestre	54
ALLEGATO B) Noli praticati in alcuni porti esteri pel trasporto dei passeggeri di 3 ^a classe	72
ALLEGATO C) Piroscafi addetti al trasporto degli emigranti dai porti italiani alle Americhe.	91
ALLEGATO D) Noli effettivamente praticati dai vettori nei mesi di settembre, ottobre, novembre e dicembre 1906	96
ALLEGATO E) Emigranti partiti per paesi transoceanici con biglietti prepagati, in confronto col totale degli emigranti trasportati dai vettori per ciascuno degli anni dal 1902 al 1906	104
ALLEGATO F) Emigranti partiti per paesi transoceanici con biglietti prepagati, dal 1° gennaio 1904 al 31 dicembre 1906, e confronto col totale degli emigranti trasportati da ciascun vettore	105
ALLEGATO G) Parere del Consiglio superiore di Marina	106