

RELAZIONE

sui noli per il trasporto degli emigranti nel 3° quadrimestre 1902

La legge del 31 gennaio 1901 sull'emigrazione prescrive che a periodi di quattro mesi debbano essere fissati i prezzi massimi dei noli, rimanendo poi liberi i vettori di ribassare, per ragioni di concorrenza e convenienza commerciale, i noli effettivi al disotto di quei limiti massimi. L'art. 14 della legge stessa determina le norme e la procedura da seguire. Se interviene accordo fra i vettori e il Commissariato per l'emigrazione, questo approva i noli proposti; se l'accordo non si raggiunge, i noli sono fissati con decreto del Ministro degli affari esteri.

La legge richiede che il Ministro ed il Commissariato si valgano, in questo difficile compito dell'approvazione e della fissazione dei noli, del parere e del consiglio di Corpi ed Istituti specialmente competenti.

Il Commissariato è tenuto a raccogliere informazioni sui prezzi correnti dei noli, così in Italia come all'estero, valendosi delle informazioni degli Ispettori di emigrazione nei porti italiani, delle Camere di commercio italiane all'estero e dei consoli, dei listini dei noli nelle principali piazze marittime; e, prima di deliberare sulle proposte fatte dai vettori, deve sentire il parere della Direzione generale della marina mercantile.

Nel caso poi che sia mancato l'accordo fra Commissariato e vettori, il Ministro degli esteri, che ha l'ultima parola, sente prima il Consiglio superiore di marina, a cui devono essere presentate, così le ragioni addotte dai vettori per insistere sui noli proposti, come le ragioni del Commissariato per non accettarli.

Per il primo quadrimestre del corrente anno i noli poterono essere concertati d'accordo con i vettori; la stessa cosa avvenne per il secondo quadrimestre, fatta eccezione per un'unica Società (l'Italia) per i prezzi da Genova a Buenos Aires, per cui si dovette ricorrere al parere del Consiglio superiore di marina.

Per il terzo quadrimestre non si potè, per la maggior parte dei vettori, addivenire ad un accordo, e i noli dovettero essere fissati con decreto ministeriale, seguendo il procedimento prescritto.

Già prima del 15 luglio, ossia prima della data fissata dall'articolo 14 ai vettori per proporre i noli da praticarsi nel terzo quadrimestre, il Commissariato aveva raccolto notizie sui noli praticati nei porti italiani e nei principali porti esteri.

Gli Ispettori dell'emigrazione dei porti di Genova, Napoli e Palermo riferirono che, per l'affluenza degli emigranti durante il corrente anno e per l'incremento dell'esportazione per le Americhe di alcune derrate (come paste, agrumi, ecc.), i vettori avevano veduto crescere le loro entrate, mentre le spese di esercizio, per la discesa dei prezzi del carbone, avevano subito una diminuzione.

Dalle informazioni fornite dalle Camere di commercio italiane all'estero e dai nostri consoli di Amburgo, Barcellona, Anversa, Marsiglia, Bordeaux, Lisbona, Le Havre, Montevideo, Pernambuco, Liverpool, Cadice (1), come pure da notizie ricavate direttamente dai listini ufficiali dei prezzi dei noli, era risultato che i noli praticati nei principali porti stranieri per i viaggi transoceanici si erano mantenuti pressochè immutati durante gli ultimi mesi, per quanto riguarda il trasporto dei passeggeri di terza classe.

Così a Marsiglia, i noli per la linea del Brasile e per il Plata, battuta dai *Transports Maritimes*, sono rimasti fermi in franchi 175. A quanto riferisce il console di Marsiglia, in quel porto i noli per gli emigranti non hanno subito variazioni da circa un anno.

Nel porto di Liverpool la Cunard Line e la White Line hanno conservato per le linee di Nuova York e di Boston i noli già praticati di

(1) Per i noli praticati in porti esteri, vedasi l'allegato A.

franchi 150 pei rapidi, e di franchi 144 per i piroscafi ordinari; ed egualmente la Dominion Line, l'American Line e l'Allan Line non hanno modificato i noli per le diverse linee transoceaniche.

Nei porti di Amburgo e di Brema i noli praticati per il Plata sono rimasti invariati in lire 200, e quelli per il Brasile in lire 187, 50.

Non pareva pertanto al Commissariato che si potessero approvare noli più alti di quelli del quadrimestre precedente. Nessun fatto si era verificato o si annunciava prossimo, che potesse causare un aumento generale dei noli, mentre invece alcune circostanze si erano prodotte, le quali potevano permettere una diminuzione.

Per contro, non pochi vettori chiedevano prezzi maggiori di quelli praticati nei precedenti quadrimestri, tanto per la linea di Nuova York, quanto per quella del Plata e del Brasile (1).

Linea degli Stati Uniti (Nuova York).

La Navigazione Generale Italiana e la Veloce proponevano in media un aumento di lire 10 sui noli del secondo quadrimestre, così pei piroscafi celeri, come pei meno celeri; il vettore Giuseppe Fornari proponeva parimenti un aumento di lire 10 per i piroscafi della Prince Line da lui noleggiati, ed altrettanto chiedeva la Transatlantica Spagnuola per tutti i suoi piroscafi.

Linea degli Stati Uniti (Nuova Orleans).

La Navigazione Generale Italiana chiedeva un aumento di lire 15 sui noli del secondo quadrimestre per i piroscafi celeri e di lire 5 per i commerciali.

Linea del Plata.

La Società Italia proponeva un aumento di lire 35 per tutti i suoi piroscafi; il vettore Saviotti un aumento pure di lire 35 per il piroscavo Regina Elena e di lire 15 per il Calabro; la Veloce un aumento

(1) Per i noli proposti dai vettori per il terzo quadrimestre, vedasi l'allegato B.

di 25 lire per i piroscafi celeri (1) e di 30 per i commerciali; i Transports Maritimes e la Transatlantica Spagnuola un aumento di lire 30 per tutti i loro piroscafi.

Linea del Brasile.

La Navigazione Generale Italiana e la Veloce proponevano un aumento da lire 20 a lire 40, secondo la qualità dei piroscafi, ed i Transports Maritimes un aumento di lire 20.

Linea del Centro America.

La Veloce proponeva un aumento di lire 20.

Confermavano per il terzo quadrimestre i noli approvati per il secondo quadrimestre i vettori:

- Norddeutscher Lloyd (linea degli Stati Uniti);
- Anglo Italiana (linea degli Stati Uniti);
- Compagnie Générale Transatlantique (linea degli Stati Uniti);
- La Patria (linea degli Stati Uniti) (2);
- Italo Oberti (linea degli Stati Uniti);
- Dominion Line (linea degli Stati Uniti);
- Ottavio Zino (linee degli Stati Uniti, Plata e Brasile);
- Ligure Brasiliana (linea del Brasile);
- Hamburg-Amerika Linie (linea degli Stati Uniti) (3).

Il Commissariato non credette di poter consentire gli aumenti proposti, sia per alcune ragioni di ordine generale (stazionarietà dei noli nei porti esteri, ribasso dei prezzi del carbone), sia per altri motivi.

(1) Per il piroscafo " Savoia ", la Veloce proponeva un aumento di lire 45.

(2) Questa Società proponeva, per il solo piroscafo " Roma ", un aumento di lire 10 sul nolo provvisorio stabilito nel secondo quadrimestre per la linea degli Stati Uniti (Nuova York).

(3) La Società Amburghese, per i piroscafi " Palatia e Phoenicia ", proponeva un aumento di lire 25 sul nolo provvisorio stabilito nel secondo quadrimestre per la linea degli Stati Uniti (Nuova York).

Difatti, non è senza importanza il considerare come siano bassi i prezzi dei biglietti acquistati in America per emigranti che debbano partire da un porto del Regno. Questi biglietti, detti *di chiamata*, si vendono in America a prezzi di gran lunga inferiori a quelli praticati per i biglietti venduti in Italia per lo stesso viaggio. Si tratta di prezzi che sono il portato di una concorrenza ad oltranza, la quale si esercita, tanto sulla cifra del nolo, quanto su quella della provvigione concessa ai mediatori. In Nuova York, ad esempio, si vendono *biglietti di chiamata* dai porti italiani a dollari 33. 50 (Norddeutscher Lloyd), 30. 50 (o 29 secondo i piroscafi) (Navigazione Generale Italiana); ma vi sono Società ed armatori che li vendono a prezzi anche minori; e si aggiunga che, mentre alcune Società danno colà ai mediatori una provvigione di 3 dollari (circa franchi 15. 45), ve ne sono altre che ne danno 10 (circa franchi 51. 50).

Pur ammettendo che vi siano ragioni per le quali si possano vendere all'estero biglietti prepagati a prezzi inferiori a quelli chiesti per l'acquisto in Italia, non si può rimanere indifferenti di fronte a differenze tanto grandi, quali sono quelle ora notate. Il vettore vuole ottenere, coi prezzi alti chiesti nel Regno, un compenso a quelli bassi praticati oltre Oceano; ma non si può supporre che venda all'estero con perdita sul costo del trasporto.

Inoltre il Commissariato non poteva non dare importanza al fatto che vari vettori non avevano chiesto aumento di noli, nè per la linea degli Stati Uniti, nè per quella del Plata. E tra i vettori che mantenevano i noli in corso, si trovano alcune grandi Compagnie, come il "Norddeutscher Lloyd", la "Compagnie Générale Transatlantique", la "Dominion Line", e, per la maggioranza dei suoi piroscafi, "l'Hamburg-Amerika Linie"; Compagnie ed anche armatori minori, come la "Ligure Brasiliana", e Ottavio Zino, e noleggiatori, come "La Patria", "l'Anglo Italiana", e Italo Oberti. Ed i piroscafi per cui si mantenevano fermi i noli, appartengono a tutte le diverse categorie formate sia in relazione alla velocità, sia agli adattamenti e all'assetto della nave.

Quanto al "Norddeutscher Lloyd", in particolare, si osserva che,

se questa Compagnia, che dispone di buoni piroscafi e che pure pratica nei viaggi da Brema all'America del Nord noli superiori a quelli praticati in Italia, si era limitata a proporre la conferma dei noli ammessi per il quadrimestre precedente, ciò significa che essa riconosceva implicitamente che la misura dei noli nei porti esteri è determinata da cause speciali ed indipendenti dal costo reale dei trasporti, e riteneva altresì essere il nolo finora praticato da essa in Italia abbastanza remuneratore.

Il Commissariato perciò era d'avviso che, non solo dovesse escludersi qualunque aumento dei prezzi, ma vi fossero ragioni desunte, sia dalla qualità e velocità dei piroscafi, sia da altre circostanze e condizioni, per chiedere delle riduzioni e per meglio graduare i noli per i vari piroscafi.

L'articolo 14 della legge vuole che, nel fissare i noli, si tenga conto della velocità e dell'adattamento dei piroscafi. Nei primi due quadrimestri del 1902 non si avevano elementi sufficienti circa la velocità e le altre qualità dei singoli piroscafi. Ora, per ciò che riguarda la velocità, si ha l'esperienza di un anno di navigazione, controllata dal competente Ufficio del Ministero della marina, e anche per altre qualità dei piroscafi si sono raccolte notizie, che hanno messo in grado il Commissariato di fare una prima graduatoria fra essi, in rapporto al servizio dell'emigrazione.

Ciò portò alla necessità di spezzare i gruppi di piroscafi, quali erano stati indicati dagli stessi vettori nel proporre i noli e quali erano stati accettati in via transitoria dal Commissariato nei quadrimestri precedenti, e di formarne nuove categorie. Partendo dal principio che il più alto nolo dovesse consentirsi (anche per analogia con quanto dispone l'articolo 96, secondo capoverso, del regolamento) soltanto ai piroscafi che nei viaggi compiuti avessero raggiunto una velocità media di 13 o più miglia all'ora, il Commissariato stimò di poter formare una prima categoria dei migliori piroscafi, e così successivamente altre categorie secondo la velocità, senza perdere di mira le altre qualità dei piroscafi, cioè l'assetto della nave e il trattamento usato agli emigranti, quali risultavano dalle relazioni dei commissari viaggianti.

Per ciascuna delle linee degli Stati Uniti, del Plata e del Brasile, furono così stabilite varie categorie di piroscafi, dai migliori e più veloci scendendo via via ai meno celeri e più scadenti.

Per la prima categoria si credette di poter mantenere il nolo massimo, praticato nel secondo quadrimestre, e per le altre categorie si assegnarono noli gradualmente inferiori. Parve opportuno di stabilire qualche maggiore differenza fra la categoria di piroscafi, che per la velocità e per l'assetto possono ritenersi relativamente buoni, e quella dei piroscafi che si trovano in condizioni inferiori.

Nella determinazione dei noli interviene poi un altro elemento di grande importanza, e cioè le provvigioni accordate dai vettori ai loro rappresentanti, il cui ammontare variabile, che spazia entro confini molto estesi, costituisce indubbiamente un coefficiente della maggiore o minore larghezza del nolo.

Il Commissariato volle conoscere quale fosse stata in questi ultimi mesi l'entità delle provvigioni corrisposte dai vettori ai loro rappresentanti. Fece perciò indagini per mezzo delle autorità politiche, procurandosi i manifesti e le circolari diramati dai vettori ai loro rappresentanti, con cui vengono assegnate provvigioni per la raccolta degli emigranti.

Dai documenti ricevuti risulta che queste provvigioni variano attualmente da un minimo di 10 lire fino a 30, 35 ed anche 40 lire. Siccome il Consiglio dell'emigrazione, in una discussione molto approfondita, nella quale si fermarono i criteri per alcune riforme da introdursi nel regolamento vigente, ha posto come postulato che dovesse considerarsi come equa una provvigione di 8 lire per ogni posto intero di emigrante, il Commissariato credette giusto di proporre che fossero diminuiti i noli nei casi di provvigioni notevolmente superiori alle 8 lire. Anche nell'applicare questo concetto procedette con temperanza, poichè le sue domande di riduzione dei noli si limitarono a 10 o 12 lire per le Compagnie che praticano le maggiori provvigioni, e a molto meno per le altre.

Per tutte queste ragioni il Commissariato, con lettera circolare del 23 luglio, dichiarava ai vettori di non poter approvare i noli quali

erano richiesti, e notificava a ciascuno di essi quali sarebbero stati i noli massimi che avrebbe potuto consentire per il terzo quadrimestre 1902 (1), tenuto conto della misura delle provvigioni accordate da ciascun vettore e delle diverse categorie di piroscafi, in ragione della velocità e della qualità. Ed a norma di legge il Commissariato assegnava ai vettori un congruo termine (1° agosto) per esporre le loro ragioni, qualora insistessero nei noli proposti.

E questa notificazione dei noli massimi, che il Commissariato avrebbe approvati, fu fatta non in modo definitivo, ma per abbreviare la risoluzione della vertenza coi vettori in attesa che potesse sperimentarsi anche l'ultima fase della procedura in tempo utile, qualora per la resistenza dei vettori stessi si fosse dovuto ricorrere al Consiglio superiore di marina, come di fatto avvenne.

Le diminuzioni di noli proposte riguardavano le linee degli Stati Uniti, del Plata e del Brasile. Per le linee minori (ossia da Palermo a Nuova Orleans e da Genova al Centro America) non credette il Commissariato di dover proporre troppo notevoli variazioni. Trattasi di pochi viaggi, che, mentre non danno forse un grande compenso al vettore, sono di vantaggio per l'emigrante, il quale sarebbe costretto, quando queste linee fossero soppresse, a recarsi a prendere imbarco in porti esteri.

Interrogate le Camere di commercio delle principali città marittime (a norma dell'articolo 14) circa i noli convenienti per il terzo quadrimestre, esse furono di discordi parere. Mentre la Camera di Genova riteneva che i noli non dovessero essere diminuiti, ma potessero essere anzi di alcun poco aumentati, quelle di Napoli, Palermo, Ancona e Venezia consentivano esserè opportuna una diminuzione generale, ed avrebbero anche voluto diminuzioni maggiori di quelle che il Commissariato proponeva.

La Camera di commercio di Genova, contraria ad ogni ingerenza da parte del Governo nelle determinazioni dei noli, che essa vorrebbe

(1) Per i noli che il Commissariato avrebbe acconsentito per il terzo quadrimestre, vedasi l'allegato B.

fossero esclusivamente lasciati al regime della concorrenza anche per il trasporto degli emigranti, adduceva come ragione dei noli la crisi che la marina mercantile a vapore attraversa attualmente, la minore affluenza di emigranti nel terzo quadrimestre, gli oneri imposti ai vettori dalla legge sull'emigrazione, il danno risentito da essi colla sospensione dell'emigrazione gratuita al Brasile; l'essere i noli praticati dai porti del Nord d'Europa superiori a quelli praticati in Italia. Oltre a ciò la Camera di commercio di Genova, pur riconoscendo il fatto delle alte provvigioni pagate spesso dai vettori a chi procura loro emigranti, non crede si possa trarne argomento per una diminuzione dei prezzi di trasporto per gli emigranti, essendo codeste alte provvigioni effetto di una necessaria ed utile concorrenza fra le Compagnie.

Al contrario, le Camere di commercio di Palermo, di Venezia e di Ancona ammettono come motivi di diminuzione dei noli, oltre le provvigioni eccessive pagate dai vettori ai propri rappresentanti, il ribasso del prezzo del carbon fossile e la possibilità per i piroscafi transoceanici di avere un carico di ritorno, attesi gli accresciuti scambi commerciali.

Di fronte a questi opposti pareri delle Camere di commercio, non parve al Commissariato che fosse il caso di modificare la graduatoria dei noli che aveva proposto per il terzo quadrimestre.

La maggioranza dei vettori non accettò i noli massimi quali venivano proposti dal Commissariato.

Soltanto la Compagnie Générale Transatlantique consentiva a praticare per i viaggi degli emigranti italiani dall'Havre a Nuova York un nolo lievemente inferiore a quello del quadrimestre precedente. Così pure l'Anglo-Italiana accettava quasi interamente le proposte del Commissariato, chiedendo soltanto alcune modificazioni circa la graduazione dei suoi piroscafi. Ed anche il vettore Fornari si mostrava disposto ad accogliere le diminuzioni proposte, qualora fossero state generali per tutti i vettori.

Gli altri vettori insistettero, non solo perchè i noli non fossero diminuiti, ma perchè fossero approvati gli aumenti richiesti.

La maggioranza dei vettori mise innanzi queste ragioni d'ordine generale:

1° Il Commissariato ha facoltà di non accettare le proposte dei vettori, ma non quella di fare delle controproposte ai vettori stessi;

2° Nessuna autorità ha il diritto di occuparsi delle provvigioni che un vettore voglia assegnare ai propri rappresentanti; come non ha il diritto di chiedere riduzioni di noli, basandosi sull'entità delle provvigioni medesime.

La prima di queste obiezioni non regge, poichè le controproposte del Commissariato non erano un'ingiunzione, ma un avviamento a concordare i noli coi vettori, ovvero a preparare l'ultimo periodo della procedura davanti al Consiglio superiore di marina.

Quanto poi all'aver tenuto conto delle provvigioni date ai rappresentanti, si è già accennato come il Commissariato non abbia inteso di impedire praticamente che i vettori dessero commissioni maggiori di 8 lire a testa, ma soltanto di assumere come coefficiente dei noli quella provvigione che il Consiglio dell'emigrazione giudicava essere un'equa remunerazione per l'opera del rappresentante. In altri termini non si pretendeva imporre ai vettori la provvigione di 8 lire, ma stabilire che la provvigione al di là di un certo limite dovesse essere presa sull'utile netto del vettore, e non dovesse andare a carico dell'emigrante.

Le due ragioni pregiudiziali messe innanzi dai vettori non potevano pertanto essere tenute buone; nè parvero accettabili altri argomenti speciali addotti per sostenere l'aumento dei noli.

Così fu affermato che la legge, con l'articolo 14, volle impedire il rialzo eccessivo dei noli solo nei casi di coalizione fra vettori, e che essa dà allo Stato facoltà d'intervenire solamente in casi straordinari, non in via normale. Ma il testo dell'articolo 14 è chiaro ed esplicito e dice espressamente come, nell'interesse degli emigranti, i noli debbano essere approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro, di quattro in quattro mesi, anche all'infuori delle circostanze di coalizioni.

Furono pure messe innanzi le non liete condizioni dell'industria marittima, per cui gli armatori debbono compensarsi, con un rialzo dei

noli per il trasporto in terza classe nei periodi di maggiore affluenza, delle perdite subite nell'esercizio generale della loro industria. Si fece osservare da alcuni vettori che le loro spese di esercizio sono gravi, perchè esercitano linee nuove, perchè hanno partenze regolari con servizi di classe poco remunerativi, o perchè hanno ingenti spese, e che, infine, i noli di ritorno delle linee da loro esercitate sono scarsi. Altri vettori addussero a motivi del rialzo dei noli il dover sostenere spese generali molto elevate, avendo partenze non regolari e poco frequenti, e il fatto di non trovare altri compensi nella ristretta loro azienda commerciale. Ma per la lettera e lo spirito della nuova legge sembra manifesto che la determinazione dei noli debba farsi coi criteri generali della qualità dei trasporti, delle condizioni del mercato dei noli per i passeggeri in terza classe, ecc., indipendentemente dall'andamento delle singole aziende dei vettori.

Alcuni vettori poi dichiararono di non poter accettare la graduazione dei noli fatta dal Commissariato, come non corrispondente alle spese di esercizio dei vari piroscafi, oppure perchè trovano maggiore tornaconto nel praticare un nolo unico per tutti i piroscafi destinati ad una stessa linea. Ma per espressa disposizione dell'articolo 14 i noli debbono essere assegnati ai piroscafi secondo la loro classe e velocità e secondo la qualità del trasporto.

Infine molti vettori hanno obiettato che i noli per il trasporto in terza classe per alcune linee praticati da porti esteri sono più alti di quelli praticati in Italia. Ma è risaputo come i noli relativamente alti per le linee fra i porti settentrionali d'Europa e l'America risentono l'effetto di coalizioni (*trusts*) fra le Compagnie. E d'altra parte, i noli praticati dai vettori per i biglietti di terza classe dai porti americani a un porto italiano sono in generale inferiori a quelli che erano stati approvati dal Commissariato per il secondo quadrimestre.

I noli proposti dai vettori per il terzo quadrimestre non avendo la approvazione del Commissariato, si dovette sentire, ai termini di legge, il Consiglio superiore di marina, a cui furono inviate così le proposte motivate del Commissariato, come i documenti presentati dai vettori per sostenere le loro ragioni ed i pareri e le informazioni avute sul corso dei noli.

Il Consiglio superiore di marina, presa cognizione degli atti ad esso comunicati, diede parere che i noli venissero conservati, per il terzo quadrimestre, quali erano stati approvati pel quadrimestre precedente (1).

Come criterio di massima poi il Consiglio credeva opportuno si dovesse mantenere una certa stabilità nella fissazione dei noli. A causa della molteplicità e variabilità dei fattori che influiscono sul corso dei noli, questi non si possono fissare con criteri analitici, mentre conviene evitare troppo frequenti variazioni, per dar modo ai vettori di prendere a base delle loro speculazioni commerciali medie di un periodo di esercizio abbastanza lungo.

Attesa l'autorevolezza del Collegio consulente, il Ministro ha creduto opportuno di confermare in generale per l'ultimo quadrimestre dell'anno in corso i noli quali erano stati concordati coi vettori per il quadrimestre precedente. Tuttavia per alcuni vettori, i quali avevano accettato di ridurre i noli o che li avevano resi pubblici per le imminenti partenze dei piroscafi, in misura minore di quella chiesta, furono accettate le diminuzioni. Oltre a ciò, in conformità della legge, la quale stabilisce che i noli debbano graduarsi in relazione alla qualità dei piroscafi, si sono ribassati i noli per alcuni piroscafi appartenenti alle categorie inferiori e per i quali i noli praticati nei quadrimestri antecedenti, dopo l'accertamento delle loro qualità nautiche fatte nei viaggi compiuti, risultavano comparativamente più alti di quelli consentiti pei piroscafi di categorie superiori.

(1) Per il parere del Consiglio superiore di marina, vedasi l'allegato C.

NOLI PRATICATI IN PORTI ESTERI

pel trasporto dei passeggeri di 3^a classe

Buenos Aires.

VIAGGI	Italia	Norddeutscher Lloyd	Valigia reale inglese	Amburghese sud-americana	Transports maritimes	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Saviotti	Transatlantica di Barcellona
Da Buenos Aires a Genova o Napoli L. it. oro.	160. "	"	"	"	150. "	175. "	175. "	"	150. "
Da Buenos Aires a Messina, Catania o Palermo.	160. "	"	"	"	"	"	"	145. "	"
Da Genova o Napoli a Buenos Aires (Prepagato)	157.50	"	"	"	157.50	187.50	187.50	"	"
Da Messina, Catania o Palermo a Buenos Aires (Prepagato)	167.50	"	"	"	"	"	"	"	"
Da Buenos Aires a Brema o ad Amburgo.	"	225. "	"	"	"	"	"	"	"
Da Brema o da Amburgo a Buenos Aires (Prepagato)	"	200. "	"	"	"	"	"	"	"
Da Buenos Aires a Southampton	"	"	225. "	"	"	"	"	"	"
Da Buenos Aires ad Anversa.	"	"	250. "	"	"	"	"	"	"
Da Buenos Aires ad Amburgo	"	"	"	225. "	"	"	"	"	"
Da Amburgo a Buenos Aires (Prepagato)	"	"	"	200. "	"	"	"	"	"

Montevideo.

VIAGGI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Transatlantica di Barcellona	Italia	Amburghese sud-americana	Transports maritimes	Saviotti	Hugnet
Da Montevideo a Genova o Napoli:								
Vapori di 1ª categoria .	170.	170.	170.	150.	150.	150.	150.	150.
Id. di 2ª categoria .	150.	150.	150.	150.	150.	150.	150.	150.
Da Genova o Napoli a Montevideo (Prepa- gato):								
Vapori di 1ª categoria .	180.	180.	180.	160.	160.	160.	160.	160.
Id. di 2ª categoria .	160.	160.	160.	160.	160.	160.	160.	160.

Rio de Janeiro (1).

VIAGGI	Navigazione Generale Italiana — La Veloce — Ligure Brasiliana — Ottavio Zino — Transports maritimes	Royal Mail — Pacific S. N. C. — Messageries maritimes	Altre società francesi e tedesche
Da Rio de Janeiro a Marsiglia, Ge- nova o Napoli:			
Vapori rapidi	170.	•	•
Id. ordinari	150.	•	•
Da Genova o Napoli a Rio de Janeiro (senza distinzione)	143.	•	•
Da Rio de Janeiro a Lisbona (senza distinzione)	•	(a) 205 10	(b) 179.50

(1) Tabella già pubblicata in occasione dell'approvazione dei noli pel 2° quadrimestre.

(a) Reis 160,000. — (b) Reis 140,000.

Nota. — Ogni passeggero di 3ª classe che s'imbarca in un porto brasiliano deve pagare, oltre il nolo, una tassa di reis 5,000.

Santos (Brasile) (1).

VIAGGI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Ligure Brasiliana	Ottavio Zino	Huguet	Transports maritimes	Norddeutscher Lloyd
Da Santos a Genova o Napoli:							
Vapori rapidi	^(a) 170.	170.	"	"	"	"	"
Id. commerciali	^(a) 150.	150.	150.	150.	150.	150.	"
Da Genova o Napoli a Santos (Prepagato)	^(b) 135.	135.	135.	135.	135.	135.	"
Da Santos a Rotterdam.	"	"	"	"	"	"	225.

(1) Tabella già pubblicata in occasione dell'approvazione dei noli per il 2° quadrimestre.

(a) Più una tassa di reis 5,000 imposta dal Governo brasiliano.

(b) Più fr. 8, rappresentanti la tassa imposta dalla legge italiana sulla emigrazione.

Pernambuco.

VIAGGI	Valigia reale inglese	Messageries maritimes	Chargeurs réunis	Pacific S. N. C.	Norddeutscher Lloyd	Amburghese americana
Da Pernambuco:						
a Lisbona	151.40	151.40	151.40	151.40	151.40	151.40
a Cherbourg o Southam- pton	201.60	"	"	"	"	"
a Bordeaux	"	225.	"	"	"	"
all'Havre	"	"	150.	"	"	"
a Liverpool	"	"	"	226.80	"	"
ad Anversa, Brema od Am- burgo.	"	"	"	"	187.50	"
a Rotterdam od Amburgo .	"	"	"	"	"	226.80

Nota. — A tutte le cifre è da aggiungersi la tassa di reis 5,000 imposta dal Governo brasiliano per ciascun passeggero di 3ª classe imbarcato.

Nuova Orleans.

VIA G G I	Navigazione Generale Italiana	Anglo Italiana	La Patria
Da Nuova Orleans a Genova, Napoli, Messina, Palermo	190. „	190. „	190. „
Da Palermo a Nuova Orleans (Prepagato).	180. „	180. „	180. „

Nuova York (1).

VIA G G I	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Fornari	La Patria	Anglo-Italiana	Norddeutscher Lloyd	Amburghese americana
Da Nuova York a Genova e Napoli:							
Vapori rapidi . . .	145. „	145. „	„	„	„	170 „	170. „
Id. commerciali.	130. „	130. „	115. „	115. „	115. „	„	115. „
Da Nuova York a Palermo e Messina:							
Vapori rapidi . . .	155. „	155. „	„	„	„	180. „	180. „
Id. commerciali.	140. „	140 „	125. „	125. „	125. „	„	125. „
Da Genova a Nuova York (prepagato):							
Vapori rapidi . . .	162.50	162.50	„	„	„	177.50	177.50
Id. commerciali.	157.50	157.50	142.50	142.50	142.50	„	142.50
Da Napoli a Nuova York (prepagato):							
Vapori rapidi . . .	152.50	152.50	„	„	„	167.50	167.50
Id. commerciali.	145. „	145. „	130. „	130. „	130. „	„	130. „

(1) Tabella già pubblicata allorchè si approvarono i noli pel 2° quadrimestre.

N. B. — Il R. Console generale in Nuova York avverte che pel ragguglio colla lira italiana in oro calcolò il dollaro a fr. 5.

Segue Nuova York.

V I A G G I	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Fornari	La Patria	Anglo-Italiana	Norddeutscher Lloyd	Amburgese americana	Compagnie générale transatlantique
Da Palermo o Messina a Nuova York (pre- pagato):								
Vapori rapidi	162. 50	162. 50	"	"	"	177. 50	177. 50	"
Id. commerciali.	155. "	155. "	140. "	140. "	140. "	"	140. "	"
Da Nuova York:								
all'Havre	"	"	"	"	"	"	"	155. "
a Torino	"	"	"	"	"	"	"	183. 25
a Milano	"	"	"	"	"	"	"	183. 75
a Genova	"	"	"	"	"	"	"	175. "
a Livorno	"	"	"	"	"	"	"	183. 75
A Nuova York (prepa- gato):								
dall'Havre.	"	"	"	"	"	"	"	152. 50
da Torino	"	"	"	"	"	"	"	183. 75
da Milano	"	"	"	"	"	"	"	191. "
da Genova.	"	"	"	"	"	"	"	192. 75
da Livorno	"	"	"	"	"	"	"	202. "

Boston (1).

V I A G G I	Dominion Line	V I A G G I	Dominion Line
Da Genova a Boston (pre- pagato):		Da Napoli a Boston (pre- pagato):	
Vapori celeri.	177. 50	Vapori celeri.	167. 50
Id. ordinari	162. 50	Id. ordinari	152. 50
Da Boston a Genova:		Da Boston a Napoli:	
Vapori celeri.	170. "	Vapori celeri	170. "
Id. ordinari	150. "	Id. ordinari	150. "

(1) Tabella già pubblicata in occasione dell'approvazione dei noli pel 2° quadrimestre.

Cadice.

VIAGGI	Piroscafi	Compagnia Transatlantica di Barcellona
Da Cadice a Montevideo o Buenos Aires.	Senza distinzione	(a) 148.

(a) Più 5 pesetas per tassa d'imbarco di ciascun emigrante.

Barcellona.

VIAGGI	Piroscafi	Navig. Gen. Ital. La Veloce Trans. di Barcell. Huguet	Ligure Brasiliana	Transatlantica di Barcellona	Falch e C.	Transatlantica francese	Pipillos Izquierdo e C.	Royal Mail Pacific S. N. C. Messag. Marit.	Hamb. Sud-Amer. Chargeurs réunis	Booth Line	Andressen								
Da Barcellona:																			
a Buenos Aires . . .	Senza distinzione	150.	»	»	»	»	»	160.	»	»	»								
a Montevideo . . .												»	»	»	»	»	»	»	»
a Santos																			
a Rio de Janeiro . .												»	»	»	»	»	»	»	
a Belem (Parà) . . .	Id.	»	125.	»	»	»	»	»	»	100.	»								
a Manaos (Amazzoni)	Id.	»	170.	»	»	»	»	»	»	»	150.	»							
a La Guayra	Id.	»	»	200.	»	175.	»	»	»	»	»								
a Puerto Cabello . .												»	»	»	»	»	»	»	»
a Sabanilla																			
a Colon	Id.	»	»	200.	»	»	250.	»	»	»									
a Vera Cruz											Id.	»	»	175.	»	»	175.	»	»
ad Avana	Id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»									
a Nuova York . . .											Id.	»	»	»	»	»	»	»	»
a Nuova Orleans . .	Id.	»	»	»	162.	»	175.	»	»	»									

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

Marsiglia.

V I A G G I	Transports maritimes	Compagnie générale transatlantique
Da Marsiglia per il Brasile e il Plata.	170. „	„
Id. per la Guayra, Puerto Cabello, Sabanilla, Colon	„	175. „

Bordeaux (1).

V I A G G I	Chargeurs réunis	Messageries maritimes	Compagnie Générale transatlantique	V I A G G I	Chargeurs réunis	Messageries maritimes	Compagnie générale transatlantique
Da Bordeaux:				Da Bordeaux:			
a Pernambuco.	150. „	250. „	„	a Montevideo	150. „	250. „	„
a Bahia.	150. „	250. „	„	a Buenos Aires	150. „	„	„
a Rio de Janeiro	150. „	250. „	„	a La Guayra, Puerto Cabello, Sabanilla, Colon, Vera Cruz, Avana	„	„	400. „
a Santos	150. „	„	„				

(1) L'altezza dei prezzi dei noli praticati da alcune Compagnie nel porto di Bordeaux è dovuta a varie cause speciali, fra cui la scarsità del movimento dei passeggeri di 3^a classe in quel porto.

St. Nazaire.

V I A G G I	Piroscafi	Compagnie Générale Transatlantique
Da St. Nazaire:		
a La Guayra	Senza distinzione	400. „
a Puerto Cabello		
a Sabanilla.		
a Colon		
a Vera Cruz	Id.	405. „
all'Avana		

Cherbourg.

V I A G G I	Piroscafi	American Line — Norddeutscher Lloyd — Amburghese Americana — Red Star Line — Amburghese Sud-Americ.	Royal Mail
Da Cherbourg:			
a Nuova York	Senza distinz.	162. 50	„
a Pernambuco	Id.	„	201. 60
a Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Monte- video e Buenos Aires	Id.	„	226. 80

Havre.

V I A G G I	Piroscafi	Compagnie générale transatlant.	Chargeurs réunis
Dall'Havre:			
a Nuova York	Senza dist.	162. 50	„
a Montevideo			
a Buenos Aires			
a Santos			
a Rio de Janeiro	Id.	„	150. „
a Bahia			
a Pernambuco			

Boulogne s/m.

VIA G G I	Piroscafi	Holland American — Amburghese Americana
Da Boulogne s/m a Nuova York	Senza distinzione	152.50 (a)

(a) Per accordi anche colla Compagnie générale transatlantique.

Liverpool.

VIA G G I	American Line	White Star Line	Cunard Line	Beaver Line	Dominion Line	Allan Line
Da Liverpool a Nuova York e Boston:						
Vapori rapidi	"	150. "	150. "	"	"	"
Id. ordinari	137.50	143.75	143.75	"	"	"
Da Liverpool a Boston:						
Vapori rapidi	"	150. "	150. "	"	143.75	(a)
Id. ordinari	137.50	143.75	143.75	"	137.50	
Da Liverpool a St. John o Quebec (Canada)	"	"	"	137.50	"	"
Da Liverpool a Montreal:						
Vapori rapidi	"	"	"	147.92	"	147.92
Id. ordinari	"	"	"	"	137.50	"
Da Liverpool ad Halifax o St. John (Canada)	"	"	"	"	"	137.50
Da Liverpool a Quebec:						
Vapori rapidi	"	"	"	"	143.75	137.50
Id. ordinari	"	"	"	"	137.50	"

(a) I passeggeri possono da Boston andare sino a Filadelfia e Baltimora senz'altra spesa.

Amburgo e Brema.

VIA G G I	Norddeutscher Lloyd	Amburghese Americana	Amburghese Sud Americana
Da Amburgo a Nuova York :			
Vapori rapidi	"	212. 50	"
Id. ordinari	"	200. "	"
Da Brema a Nuova York:			
Vapori rapidi	212. 50	"	"
Id. ordinari	200 "	"	"
Da Amburgo a Nuova Orleans (via Nuova York):			
Vapori rapidi	"	344 50	"
Id ordinari	"	332. "	"
Da Amburgo a Boston (via Nuova York):			
Vapori rapidi	"	227. 50	"
Id. ordinari	"	215. "	"
Da Amburgo o da Brema al Plata	200 "	200. "	200. "
Da Amburgo o da Brema al Brasile (esclusa Manaos).	187. 50	187. 50	187. 50
Da Amburgo a Manaus	"	200. "	200. "
Id. ai porti del mare Caraibico, all'Avana e a Vera Cruz .	"	262. 50	262. 50
Da Brema all'Avana	175 "	"	"
Da Amburgo ad Halifax.	"	150. "	"
Id. a Quebec (via Nuova York):			
Vapori rapidi	"	258. 50	"
Id. ordinari	"	246. "	"

ALLEGATO B.

**Prospetto comparativo dei noli per emigranti nei tre quadrimestri
dell'anno 1902.**

PIROSCAFI	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vol- tari per il 3° qua- drimestre 1902	Noli che il Commis- sariato avrebbe ap- provato per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Mi- nistro degli affari esteri per il 3° qua- drimestre 1902
-----------	-----------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------

Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

Navigazione Generale Italiana.					
Umbria	—	—	195	178	185
Sicilia	185	185	195	178	185
Sardegna	185	185	195	178	185
Liguria	185	185	195	178	185
Lombardia	185	185	195	178	185
Archimede	175	175	185	168	175
Marco Minghetti	—	—	185	168	175
Washington	—	—	185	173	175
La Veloce.					
Nord-America	185	185	195	173	185
Città di Milano	175	175	185	158	175
Città di Genova	175	175	185	158	175
Città di Torino	175	175	185	158	175
La Patria.					
Roma	—	—	185	178	180
Gallia	165	165	165	153	160
Patria	165	165	165	153	160
Massilia	165	165	165	153	160
Neustria	165	165	165	148	160
Anglo-Italiana.					
Calabria	165	165	165	168	160
Perugia	165	165	165	153	160
Algeria	165	165	165	148	150
Hesperia	165	165	165	148	150
Bolivia	165	165	165	148	150
Victoria	165	165	165	143	150
California	165	165	165	143	150
Karamania	165	165	165	143	150

PIROSCAFI	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli proposti dai veteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministero degli affari esteri per il 3° quadrimestre 1902
-----------	--------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

Hamburg-Amerika Linie.					
Fürst Bismarck	190	—	210	178	185
Palatia	—	—	200	178	180
Phoenicia	—	—	200	173	180
Sicilia	165	—	165	153	160
Scotia	165	165	165	148	160
Georgia	165	—	165	143	155
Giuseppe Fornari.					
Trojan Prince	165	165	175	158	160
Spartan Prince	165	165	175	153	160
Tartar Prince	165	165	175	153	160
Balilla	—	—	165	143	155
Ottavio Zino.					
Equità	—	—	—	153	160
Attività	—	165	—	—	160
Italo Oberti.					
Governor	—	—	165	143	155
Norddeutscher Lloyd.					
Lahn	185	185	185	178	185
Trave	185	185	185	178	185
Aller	185	185	185	178	185
Hohenzollern	185	185	185	178	185
Transatlantica di Barcellona.					
Buenos Aires	175	175	—	—	175
Leon XIII	175	175	—	168	175
Manuel Calvo	—	—	—	—	175

PIROSCAFI	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vel- tori per il 3° qua- drimestre 1902	Noli che il Commis- sariato avrebbe ap- provato per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Mi- nistro degli affari esteri per il 3° qua- drimestre 1902
-----------	-----------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

Dominion Line.					
(Da Napoli a Boston).					
Commonwealth	190	190	190	178	190
New England	190	190	190	178	190
Vancouver	—	180	180	173	180
Cambroman	—	180	180	168	180
Navigazione Generale Italiana.					
(Da Palermo a New Orleans).					
Manilla	195	195	200	188	195
La Patria.					
(Da Napoli a New Orleans).					
Neustria	—	—	—	—	185

Linee del Brasile.

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

Navigazione Generale Italiana.					
Washington	160	160	180	168	160
Sempione	160	160	180	163	160
La Veloce.					
Città di Milano	160	160	180	148	160
Las Palmas	160	160	180	148	160
Piemonte	160	160	180	148	160
Etruria	160	160	180	148	160
Ligure-Brasiliana.					
Re Umberto	160	160	160	148	160
Rio Amazonas	160	160	160	148	160
Minas	160	160	160	148	160
Colombo (Genova-Belem) . . .	160	160	160	153	160
Colombo (Genova-Manaos) . . .	185	185	185	178	185

PIROSCAFI	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli proposti dai veteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministero degli affari esteri per il 3° quadrimestre 1902
-----------	--------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------

Segue **Linee del Brasile.**

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

Ottavio Zino.					
Equità	160	160	—	148	160
Attività	160	160	—	148	160
Transports maritimes à vapeur.					
Les Andes	160	160	200	148	160
Orléanais	160	160	200	143	160
Nivernais.	160	160	200	143	160

Linea del Plata.

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

Navigazione Generale Italiana.					
Regina Margherita	—	185	230	178	185
Orione	185	185	210	178	185
Sirio	185	185	210	178	185
Perseo	185	185	210	178	185
Washington	—	—	200	168	170
Sempione.	170	170	200	163	170
La Veloce.					
Savoia	185	185	230	178	185
Duca di Galliera	185	185	210	178	185
Centro America.	185	185	210	178	185
Venezuela	185	185	210	178	185
Duchessa di Genova.	185	185	210	178	185
Città di Milano	170	170	200	158	170
Città di Genova.	170	170	200	158	170

PIROSCAFI	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1902	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli affari esteri per il 3° quadrimestre 1902
-----------	--------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------

Segue **Linea del Plata.**

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

Italia.		(1)			
Ravenna	170	170	210	165	170
Toscana	170	170	210	165	175
La Plata	170	170	210	165	175
Antonina	170	170	210	165	175
Ercole Saviotti.					
Regina Elena	165	165	200	163	165
Calabro	165	165	180	153	165
America	—	—	180	143	165
Transports maritimes à vapeur.					
Espagne	170	170	200	173	170
Italie	170	170	200	173	170
Provence	170	170	200	163	170
Les Alpes	170	170	200	163	170
Les Andes	170	170	200	153	170
Compagnia transatlantica di Barcellona.					
Leon XIII	170	170	—	163	175

Linea del Centro America.

(Da Genova per S. Lucia, Trinidad, Curaçao, La Guayra, Colon).

La Veloce.					
Centro America	—	—	200	190	180
Piemonte	180	180	200	180	180
Las Palmas	180	180	200	180	180
Etruria	180	180	200	180	180

(1) Il nolo dei piroscafi della Società Italia fu fissato per decreto del Ministro degli affari esteri.

PARERE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DI MARINA

circa i noli da praticarsi nel terzo quadrimestre del 1902.

Consiglio Superiore di Marina.**Adunanza del 9 agosto 1902.**

Presenti: Vice-ammiraglio GUALTERIO, vice-presidente — Ispettore generale del genio navale MARTINEZ, membro ordinario — Contr'ammiraglio DI BROCCETTI, membro ordinario — Direttore generale GUERCI, membro ordinario — Ispettore macchinista SANGUINETI, membro ordinario — Direttore generale della marina mercantile, ispettore delle capitanerie di porto FIORITO, membro straordinario.

Proposta dei noli da praticarsi per il trasporto degli emigranti durante il 3° quadrimestre dell'anno in corso.

(Nota ministeriale n. 1770/1 del 4 agosto 1902 della Direzione generale della marina mercantile — Ufficio di affari generali).

Con la nota sopra citata il Ministero comunica una relazione del Commissariato dell'emigrazione, con la quale si chiede il parere, a' termini dell'articolo 14 della legge sulla emigrazione, n. 23, in data 31 gennaio 1901, sulle proposte di fissazione dei noli per gli emigranti per il terzo quadrimestre 1902 fatte dai Vettori e sulle relative controproposte fatte da esso Commissariato.

In principio di seduta il presidente fa rilevare, come osservazione preliminare, che lo spirito informatore della legge non è quello di compilare tariffe di passaggio, per la formazione delle quali occorrerebbero un complesso di dati, che solo le Compagnie esercitanti il traffico possono avere, ed uno studio, che il Consiglio non è, per sua natura, chiamato a fare; ma solo di esercitare un controllo a tutela dell'emi-

grazione, in modo da evitare quei traffici illeciti, che la legge vuole impedire, senza per ciò ledere i diritti del libero commercio e di una onesta concorrenza.

In conseguenza di ciò egli fa notare che una soverchia analisi delle condizioni che possono influire sulla determinazione dei noli, oltre il difetto di non poter essere completa, sarebbe, a suo modo di vedere, un'ingerenza che potrebbe recare danno al commercio, senza recare vantaggio all'emigrante, e che un soverchio dettaglio nelle tariffe toglierebbe quell'elasticità necessaria a favorire la libera concorrenza e vincolerebbe, con soverchia tutela, la libertà dell'emigrante.

Quindi il presidente dà la parola al relatore, che legge la sua relazione, la quale, in massima, e nelle sue conclusioni, è approvata dal Consiglio.

Dopo ciò si passa all'esame delle proposte dei Vettori, le quali tendono a mantenere, per talune linee e per taluni piroscafi, i noli attuali e ad aumentarli per altri, e allo esame delle controproposte del Commissariato, tendenti invece a mantenere o a diminuire i noli ora esistenti.

Su tali proposte e controproposte si apre la discussione.

Il presidente ordina pure che si dia lettura della nota n. 3261/20 in data 1° marzo 1902 della Direzione generale della marina mercantile al Commissariato della emigrazione, circa i noli per il trasporto degli emigranti nel primo quadrimestre 1902, e le idee in detta lettera svolte ottengono piena adesione da parte del Consiglio.

Dalla discussione delle proposte dei Vettori e del Commissariato emerge che, da parte dei Vettori, non si adducono fatti o ragioni tali da indurre il Consiglio a ritenere che i noli fissati per il secondo quadrimestre siano da aumentare.

Si osserva del pari che, dopo l'esperienza fatta nel primo e nel secondo quadrimestre, non sembra che sieno risultate neanche ragioni sufficienti per consigliare la diminuzione dei noli per il quadrimestre successivo.

Infatti, per quanto riguarda il prezzo del carbone in Italia, che il Commissariato ritiene diminuito per effetto della diminuzione dei noli,

il Consiglio, presa conoscenza delle lettere delle Capitanerie di porto di Genova, Napoli e Palermo, n. 1638, 9994, in data del 1° e 2 del corrente mese di agosto, non riconosce in queste leggiere oscillazioni commerciali ragioni sufficienti per alterare delle tariffe appoggiate su un complesso di elementi, che variano sovente in senso diverso.

Per quanto poi concerne la eccessiva misura delle provvigioni pagate dai Vettori ai loro agenti, il Consiglio non crede neanche che se ne debba tener conto per diminuire i noli, perchè il variare della provvigione può dipendere dalle maggiori o minori difficoltà e spese che l'agente incontra per procurare emigranti al Vettore e in ciò non si può quindi stabilire *a priori* fin dove la provvigione stessa, la misura della quale dipende altresì dal fatto della concorrenza, sia giusta retribuzione e da qual punto invece essa costituisca un illecito guadagno.

Nè sembra al Consiglio che possa ravvisarsi una ragione sufficiente per variare i noli nel fatto della maggiore o minore quantità dei piroscafi adibiti al commercio marittimo in genere e sottratti a quello della emigrazione, poichè nessuna relazione esiste tra i piroscafi addetti esclusivamente al trasporto delle merci e quelli addetti anche al trasporto dei passeggeri e poichè non può prevedersi se, durante il quadrimestre, altri piroscafi, esteri o nazionali, siano per dedicarsi al trasporto degli emigranti.

Oltre alle ragioni esposte, le quali inducono il Consiglio a dare parere contrario a qualunque variazione delle attuali tariffe, il Consiglio stesso ritiene che, come criterio di massima, converrebbe mantenere una certa stabilità nella fissazione dei noli e un certo affidamento di non assoggettare questi a continue variazioni, anche perchè chi rischia i propri capitali nella industria dei trasporti degli emigranti deve avere la sicurezza relativa del loro buon impiego, essendo giusto che il Vettore trovi, nei periodi nei quali i noli sono più remuneratori, un compenso alle eventuali perdite che egli deve subire quando vi è scarsità di emigranti, o quando i noli lasciano minor margine di profitto.

Il Consiglio osserva inoltre che non conviene frazionare eccessiva-

mente con divisioni e categorie i noli pei vari piroscafi, ma che sarebbe meglio stabilire un massimo ed un minimo di noli per ciascuna linea di navigazione, lasciando libero sfogo alla concorrenza, la quale sarebbe sufficiente calmiera contro le eccessive pretese dei Vettori, poichè è indubitato che finirebbe con l'affluire maggior numero di emigranti là dove meno gravoso è il nolo e migliori sono le condizioni ed il trattamento ad essi fatto.

Esaurita quindi la discussione su tale argomento,

IL CONSIGLIO:

Approvata in massima la relazione presentata dal relatore;

Esprime il parere che non vi siano ragioni sufficienti per alterare in modo alcuno, per il 3° quadrimestre dell'anno 1902, i noli stabiliti per il quadrimestre in corso;

E fa voto che in tale materia si proceda con una certa stabilità e che, data la brevità del periodo di un quadrimestre e la impossibilità di confrontare fra loro i quadrimestri successivi, le variazioni ai noli degli emigranti si effettuino, per quanto è possibile, di anno in anno piuttosto che di quadrimestre in quadrimestre;

Fa voto inoltre che, anzichè assegnare a diverse categorie i piroscafi, per quanto riguarda i noli per l'emigrazione, si stabilisca per l'avvenire un massimo e un minimo per ciascuna linea di navigazione.

SANGUINETI, FIORITO, GUERCI, DI BROCCHETTI,
MARTINEZ, GUALTERIO.

Roma, 10 agosto 1902.

Il Contr' Ammiraglio membro segretario
DI BROCCHETTI.
