

PREZZI DEI NOLI

per il trasporto degli emigranti nel terzo quadrimestre del 1903

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

A.

Decreto del Ministro degli Affari Esteri.

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

Visto l'art. 14 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione;
Sentito il parere del Consiglio superiore di Marina;
Tenuto conto della qualità dei trasporti, della classe e velocità dei piroscafi;

Decreta:

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

Linee degli Stati Uniti.

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

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

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

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

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

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

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

Linee del Brasile.

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

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

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

Linee del Plata.

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

| La Veloce. | | | |
|------------------------------|-----|---------------------------------------|-----|
| Savoia | 200 | P. de Satrustegui | 185 |
| Nord America | 200 | Montevideo | 185 |
| Duca di Galliera | 200 | Montserrat | 185 |
| Centro America | 200 | | |
| Venezuela | 200 | Transports maritimes à vapeur. | |
| Duchessa di Genova | 200 | Les Andes | 180 |
| Città di Napoli | 190 | Orléanais | 180 |
| Città di Genova | 180 | Nivernais | 180 |
| Città di Torino | 180 | Algérie | 180 |
| Città di Milano | 180 | Aquitaine | 180 |
| Las Palmas | 180 | Les Alpes | 180 |
| | | Provence | 180 |
| | | Italie | 180 |
| | | Espagne | 180 |
| | | France | 180 |
| | | | |
| | | Giacomo Rossi. | |
| | | San Gottardo | 165 |
| | | | |
| | | Società Anonima Genovese. | |
| | | Governor | 170 |
| | | | |
| | | Ercole Saviotti. | |
| | | Balilla | 170 |

Linee del Centro America.

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

Roma, addì 15 agosto 1903.

Il Ministro
MORIN.

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

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

B.**Deliberazione del Commissariato dell'emigrazione.****IL COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE**

Visto l'art. 14 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione;
Sentito il parere della Direzione generale della Marina mercantile
e delle Camere di commercio di Genova, Napoli e Palermo, e tenuto
conto delle informazioni di cui tratta l'articolo medesimo;

Delibera:

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

Roma, addì 14 agosto 1903.

Per il Commissario Generale
A. Bosco.

Navigazione generale italiana.

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

La Veloce.

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

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

La Ligure Brasiliana.

| PIROSCAFI | BRASILE (Rio de Janeiro e Santos) |
|-------------------------|-----------------------------------------|
| Re Umberto | 165 |
| Rio Amazzonas | 165 |
| Colombo | 160 |
| } per Belem | 160 |
| } per Manaos | 185 |

Ottavio Zino.

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

Ercole Saviotti.

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

Hamburg-Amerika Linie.

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

Compagnie générale transatlantique.

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

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

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

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

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

Norddeutscher Lloyd.

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

Anglo-Italiana.

| PIROSCAFI | STATI UNITI (Nuova York) |
|--------------------|-----------------------------|
| Calabria | 175 |
| Perugia | 175 |

La Patria.

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

Giuseppe Fornari.

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

2) Relazione sui prezzi dei noli.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

| | PASSEGGERI DI 3 ^a CLASSE partiti dai porti del Regno | | | | | | PASSEGGERI DI 3 ^a CLASSE sbarcati nei porti del Regno | | | | | |
|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|------------------------------------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| | Numero dei piroscafi | Tonnellaggio netto complessivo dei piroscafi | Tonnellaggio medio dei piroscafi | Numero dei passeggeri di 3 ^a classe trasportati | Numero medio dei passeggeri di 3 ^a classe trasportati da ogni piroscafo | Numero dei piroscafi | Tonnellaggio complessivo dei piroscafi | Tonnellaggio medio dei piroscafi | Numero dei passeggeri di 3 ^a classe trasportati | Numero medio dei passeggeri di 3 ^a classe trasportati da ogni piroscafo | | |
| 1898. | 355 | 721,834 | 2,033 | 147,684 | 416 | 250 | 586,168 | 2,345 | 71,687 | 287 | | |
| 1899. | 341 | 665,826 | 1,953 | 149,476 | 438 | 256 | 597,153 | 2,332 | 69,441 | 271 | | |
| 1900. | 395 | 796,873 | 2,017 | 170,382 | 431 | 433 | 1,103,598 | 2,549 | 80,570 | 186 | | |
| 1901. | 444 | 978,025 | 2,203 | 240,195 | 541 | 458 | 1,329,621 | 2,903 | 77,567 | 169 | | |
| 1902. | 407 | 1,015,393 | 2,496 | 240,277 | 590 | (2) | (2) | (2) | (2) | (2) | | |
| 1903 (1 ^o semest.) | 230 | 636,482 | 2,767 | 156,908 | 682 | (2) | (2) | (2) | (2) | (2) | | |

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

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

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

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

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

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

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

| | | | |
|----------------|-------|----------------|-------|
| 1897 | L. 23 | 1900 | L. 42 |
| 1898 | " 31 | 1901 | " 31 |
| 1899 | " 31 | | |

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ma neppure queste lagnanze possono ritenersi interamente giustificate.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Effettivamente, il numero dei passeggeri di terza classe, imbarcati

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

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

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

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

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

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

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

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

Movimento degli emigranti dall'Italia verso il Plata.

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

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

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

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

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

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

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

Il numero dei nostri emigranti per il Brasile diminuì fortemente

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

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

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

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

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

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

Movimento degli emigranti dall'Italia verso il Brasile.

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

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

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

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

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

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

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

Altri riflessi si aggiungono a confortare questa conclusione.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|--------------------------------------------------------|
| <p><i>Navigazione Generale Italiana</i> <i>Compagnie Générale Transatlantique</i> <i>Giuseppe Fornari</i> <i>Ligure Brasiliana</i> <i>La Patria</i> <i>Norddeutscher Lloyd</i> <i>Hamburg Amerika Linie</i></p> | } | <p>Per tutti i piroscafi e per tutte le linee.</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|--------------------------------------------------------|

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le une e le altre sono riassunte qui appresso.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a Marsiglia lire 170 per il Brasile e per il Plata;
 a Buenos Aires, lire 180 per Genova, Napoli e Marsiglia;
 a Montevideo, lire 165 per le destinazioni del Mediterraneo e lire 160 per i biglietti prepagati (1).

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

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

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

Questa società dispone di piroscafi che hanno raggiunto, nei viaggi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il *California*, in cinque viaggi, ha raggiunto la velocità oraria media di miglia 9.87. È una nave costruita nel 1872 ed anche essa lascia a desiderare, oltre che per la velocità, per l'assetto interno.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A giustificazione della sua domanda egli addusse i seguenti motivi:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ALLEGATI ALLA RELAZIONE

ALLEGATO A.

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

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

Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

| Navigazione Generale Italiana. | | | | | | | | | |
|--------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| Umbria | — | — | — | 185 | 195 | 200 | 205 | 200 | * 200 |
| Sicilia | 185 | 185 | 185 | 185 | 195 | 200 | 205 | 200 | * 200 |
| Sardegna | — | 185 | 185 | 185 | 195 | 200 | 205 | 200 | * 200 |
| Liguria | 185 | 185 | 185 | 185 | 195 | 200 | 205 | 200 | * 200 |
| Lombardia | 185 | 185 | 185 | 185 | 195 | 200 | 205 | 200 | * 200 |
| Regina Margherita | — | — | — | — | 195 | 200 | 205 | 200 | * 200 |
| Orione | — | — | — | — | 195 | 200 | 205 | 200 | * 200 |
| Sirio | — | — | — | — | 195 | 200 | 205 | 200 | * 200 |
| Perseo | — | — | — | — | 195 | 200 | 205 | 200 | * 200 |
| Washington | — | — | — | 175 | 185 | 190 | 195 | 175 | * 175 |
| Archimede | — | 175 | 175 | 175 | 175 | 180 | 195 | 175 | * 175 |
| Marco Minghetti | — | — | — | 175 | 175 | 180 | 195 | 175 | * 175 |
| Manilla | — | 175 | 175 | — | 175 | 180 | 195 | 175 | * 175 |
| Vincenzo Florio | — | — | — | — | — | — | 195 | — | — |
| Piemonte | — | — | — | — | — | 175 | 190 | 170 | * 170 |
| Etruria | — | — | — | — | — | — | 190 | 170 | * 170 |
| La Veloce. | | | | | | | | | |
| Nord America | 175 | 185 | 185 | 185 | 195 | 200 | 200 | 200 | * 200 |
| Savoia | — | 185 | — | — | 195 | 200 | 200 | 200 | * 200 |
| Duca di Galliera | — | 185 | — | — | 195 | 200 | 200 | 200 | * 200 |
| Centro America | — | 185 | — | — | 195 | 200 | 200 | 200 | * 200 |
| Venezuela | — | 185 | — | — | 195 | 200 | 200 | 200 | * 200 |
| Duchessa di Genova | — | 185 | — | — | 195 | 200 | 200 | 200 | * 200 |
| Città di Napoli | — | — | — | — | 185 | 190 | 200 | 175 | 190 |
| Città di Milano | — | 175 | 175 | 175 | 175 | 180 | 190 | 175 | 175 |
| Città di Genova | — | 175 | 175 | 175 | 175 | 180 | 190 | 175 | 175 |
| Città di Torino | 185 | 175 | 175 | 175 | 175 | 180 | 190 | 175 | 175 |
| Las Palmas | — | 175 | 175 | — | — | — | 190 | 175 | 175 |

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

PIROSCAFI

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

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

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

(a) Nolo provvisorio approvato dal Commissariato.

(b) Nolo approvato dal Commissariato.

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

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

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

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

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

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

PIROSCAFI

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

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

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

(a) Nolo approvato dal Commissariato.

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

PIROSCAFI

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

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

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

Linee del Brasile.

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

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

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

PIROSCAFI

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

Segue **Linee del Brasile.**

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

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

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

PIROSCAFI

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

Segue **Linea del Brasile.**

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

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

Linea del Plata.

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

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

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

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

Segue **Linea del Plata.**

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

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

(a) Nolo provvisorio approvato dal Commissariato.

(b) Nolo approvato dal Commissariato.

PIROSCAFI

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

Segue **Linea del Plata.**

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

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

PIROSCAFI

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

Linea del Centro America.

| La Veloce. | | | | | | | | | |
|-------------------------------|---|---|---|---|---------|---------|---------|---------|---------|
| Savoia | — | — | — | — | — | 200 | 200 | 200 | 200 |
| Duca di Galliera | — | — | — | — | — | 200 | 200 | 200 | * 200 |
| Centro America | — | — | — | — | — | 200 | 200 | 200 | * 200 |
| Venezuela | — | — | — | — | — | 200 | 200 | 200 | * 200 |
| Duchessa di Genova. | — | — | — | — | — | 200 | 200 | 200 | * 200 |
| Nord America | — | — | — | — | — | 200 | 200 | 200 | * 200 |
| Città di Napoli | — | — | — | — | — | 200 | 200 | 195 | 195 |
| Città di Milano | — | — | — | — | — | 200 | 200 | 195 | 195 |
| Città di Genova. | — | — | — | — | — | 200 | 200 | 195 | 195 |
| Città di Torino | — | — | — | — | — | 200 | 200 | 195 | 195 |
| Las Palmas | — | — | — | — | — | 200 | 200 | 195 | 195 |
| Transatlantica di Barcellona. | | | | | | | | | |
| Leon XIII | — | — | — | — | (a) 195 | (a) 195 | (b) 200 | (c) 195 | (a) 195 |
| Buenos Aires. | — | — | — | — | (a) 195 | (a) 195 | (b) 200 | (c) 195 | (a) 195 |
| Manuel Calvo | — | — | — | — | (a) 195 | (a) 195 | (b) 200 | (c) 195 | (a) 195 |
| P. de Satrustegui. | — | — | — | — | (a) 195 | (a) 195 | (b) 200 | (c) 195 | (a) 195 |
| Montevideo | — | — | — | — | (a) 195 | (a) 195 | (b) 200 | (c) 195 | (a) 195 |
| Montserrat | — | — | — | — | (a) 195 | (a) 195 | (b) 200 | (c) 195 | (a) 195 |

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

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

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

ALLEGATO B.

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

PORTI EUROPEI

Inghilterra.

Liverpool.

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

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

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

Germania.

Amburgo e Brema.

| DESTINAZIONI | Hamburg Amerika Linie | | Norddeutscher Lloyd | | Amburghese Sud Americana |
|-----------------------------------|--------------------------|------------------|------------------------|------------------|--------------------------------|
| | Celeri | Commer- ciali | Celeri | Commer- ciali | |
| Montevideo | » | 200. » | » | 200. » | 200. » |
| Buenos Aires | » | 200. » | » | 200. » | 200. » |
| 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 | » | 175. » | » | » | » |
| Avana | » | 175. » | » | 175. » | » |
| Nuova Orleans (via Nuova York) | 344.50 | 332. » | » | » | » |
| Nuova York | 212.50 | 200. » | 225. » | 212.50 | » |
| Boston (via Nuova York) | 228.50 | 216. » | » | » | » |
| Halifax | » | 150. » | » | » | » |
| Quebec (via Nuova York) | 258.50 | 246. » | » | » | » |
| Montreal (via Nuova York) | 248. » | 235.50 | » | » | » |

Belgio.

Anversa.

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

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

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

Francia.

Boulogne s/m.

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

Havre.

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

Cherbourg.

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

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

St. Nazaire.

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

Bordeaux.

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

La Pallice Rochelle.

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

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

Cadice.

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

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

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

Barcellona.

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

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

PORTI AMERICANI

America Settentrionale*(1).

Montreal.

| DESTINAZIONI | Allan Line | Dominion Line | Canadian Pacific R. Co. |
|------------------------------------------|------------|---------------|-------------------------|
| Liverpool. . . { Vapori rapidi | 133.90 | 133.90 | 128.75 |
| Id. commerciali | 128.75 | | |
| Anversa | 175.10 | 175.10 | 175.10 |
| Havre | > | 169.95 | 164.80 |
| Brema | > | 185.40 | 185.40 |
| Amburgo | 164.80 | 164.80 | 164.80 |
| Genova | > | 154.50 | > |
| Napoli | > | 154.50 | > |
| Prepagati: | | | |
| Liverpool | 136.50 | 136.50 | 136.50 |
| Anversa | 188. > | > | > |
| Havre | > | > | 162. >5 |
| Genova | > | 154.50 | > |
| Napoli | > | 154.50 | > |

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

Boston.

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

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

Nuova York (1).

| DESTINAZIONI | Navigazione Generale Italiana | | Anglo-Italiana (Anchor Line) | | La Patria (Fabre Line) | | La Veloce | | Norddeutscher Lloyd | Amburghese Americana | G. Fornari (Prince Line) | Compagnie Générale (via Havre) | American (via Liverpool) | Holland-American (via Amersa) |
|-----------------------------------------|-------------------------------|----------|------------------------------|----------|------------------------|----------|-----------|----------|---------------------|----------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|-------------------------------|
| | Rapidi | Commerci | Rapidi | Commerci | Rapidi | Commerci | Rapidi | Commerci | | | | | | |
| Genova | 175.10 | 154.50 | 154.50 | 144.20 | 154.50 | 144.20 | 164.80 | 154.50 | 175.10 | 154.50 | 139.05 | 175.10 | 180.25 | 164.80 |
| Napoli | 175.10 | 154.50 | 154.50 | 144.20 | 154.50 | 144.20 | 164.80 | 154.50 | 175.10 | 154.50 | 139.05 | 175.10 | * | 164.80 |
| Palermo | 185.40 | 164.80 | 164.80 | 151.50 | 164.80 | * | 175.10 | 164.80 | 185.40 | 164.80 | 149.35 | 185.40 | * | * |
| Messina | 185.40 | 164.80 | 164.80 | 154.50 | 161.80 | * | 175.10 | 164.80 | 185.40 | 164.80 | 149.35 | 185.40 | * | * |
| Havre | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | 164.80 | * | * |
| Prepagati (acquistati a Nuova York) da: | | | | | | | | | | | | | | |
| Genova | 180.25 | | 169.95 | 154.50 | 157.10 | | 157.10 | 180.25 | 180.25 | 145.80 | 151.95 | 208.85 | * | 184.15 |
| Napoli | 180.25 | | 169.95 | 154.50 | 157.10 | | 157.10 | 180.25 | 180.25 | 146.80 | 151.95 | * | * | * |
| Palermo | 190.55 | | 180.25 | 164.80 | 167.40 | | 167.40 | 190.55 | 190.55 | 157.10 | 157.10 | * | * | * |
| Messina | 190.55 | | 180.25 | 161.80 | 167.40 | | 167.40 | 190.55 | 190.55 | 157.10 | 157.10 | * | * | * |
| Havre | * | | * | * | * | | * | * | * | * | * | 180.25 | * | * |

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

Philadelphia.

| DESTINAZIONI | Red Star Line | Norddeutscher Lloyd |
|-------------------|---------------|---------------------|
| Anversa | 180.25 | > |
| Brema | > | 210 |

Nuova Orleans.

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

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

America Centrale.

Avana.

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

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

La Guayra.

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

America Meridionale.

Belem (Parà).

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

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

Pernambuco.

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

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

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

Bahia.

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

Santos.

| DESTINAZIONI | Navigazione Generale Italiana | | La Veloce | | Ligne Brasiliana | Transports Maritimes | Italia |
|---------------------------------------------------|-------------------------------|-------------|-----------|-------------|------------------------------|----------------------|--------|
| | Rapidi | Commerciali | Rapidi | Commerciali | Transatlantica di Barcellona | Italia | Puglia |
| Genova | 150 | 150 | 150 | 150 | 140 | 150 | |
| Napoli | 150 | 150 | 150 | 150 | 140 | 150 | |
| Marsiglia | 150 | 150 | 150 | 150 | 140 | 150 | |
| Barcellona | 150 | 150 | 175 | 140 | 140 | 160 | |
| Da Genova o Napoli a Santos (prepagato) | » | (1) | (1) | (1) | (1) | » | |
| | | | 143 | 143 | 143 | | |

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

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

Montevideo.

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

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

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

Aires.

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

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

ALLEGATO C.

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

A. — Nuova

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

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

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

York.

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

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

B. — Rio de Janeiro

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

C. —

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

e Santos (Brasile).

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

Plata.

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

ALLEGATO D.

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

Aprile.

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

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

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

Segue Aprile.

| PIROSCAFI | PORTO di partenza | DESTINAZIONE | NOLI | | |
|------------------------------------------------|-------------------------|----------------------|-------------------------|-----------------------------------------|--------------------------|
| | | | proposti dal vettore | fissati dal Ministro degli Esteri | praticati dal vettore |
| <i>Hamburg-Amerika Linie.</i> | | | | | |
| Auguste Victoria | Napoli | Nuova York | 210 | 195 * | 200 |
| Phoenicia | Genova | Id. | 200 | 185 * | 190 |
| <i>Italia.</i> | | | | | |
| Toscana | Genova | Plata | 210 | 185 | 185 |
| Ravenna | Id. | Nuova York | 190 | 175 * | 1-0 |
| <i>La Patria.</i> | | | | | |
| Gallia | Napoli | Nuova York | 165 | 160 * | 165 |
| Patria | Id. | Id. | 165 | 160 * | 165 |
| Roma | Id. | Id. | 185 | 185 * | 190 |
| Massilia | Id. | Id. | 165 | 150 * | 155 |
| <i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i> | | | | | |
| Montserrat | Genova | Centro America . . . | 200 | 195 | 195 |
| Manuel Calvo | Id. | Nuova York | 185 | 175 * | 189 |
| <i>La Ligure-Brasiliana.</i> | | | | | |
| Minas | Genova | Brasile | 180 | 160 | 160 |
| <i>Giuseppe Fornari.</i> | | | | | |
| Trojan Prince | Napoli | Nuova York | 165 | 160 * | 145 |
| Sicilian Prince | Id. | Id. | 175 | 175 * | 180 |

Segue Aprile.

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

Maggio.

| PIROSCAFI | PORTO di partenza | DESTINAZIONE | NOLI | | |
|---------------------------------------|-------------------------|----------------------|-------------------------|-----------------------------------------|--------------------------|
| | | | proposti dal vettore | fissati dal Ministro degli Esteri | praticati dal vettore |
| <i>Navigazione Generale Italiana.</i> | | | | | |
| Liguria | Genova | Nuova York | 205 | 200 | 195 |
| Sirio | Id. | Plata | 230 | 200 | 200 |
| Marco Minghetti | Id. | Nuova York | 195 | 150 | 180 |
| Umbria | Id. | Id. | 205 | 200 | 195 |
| Regina Margherita | Id. | Plata | 230 | 200 | 200 |
| <i>La Veloce.</i> | | | | | |
| Duca di Galliera | Genova | Nuova York | 200 | 200 | 190 |
| Città di Napoli | Id. | Id. | 200 | 190 | 185 |
| Savonia | Id. | Plata | 230 | 200 | 190 |
| Las Palmas | Id. | Brasile | 180 | 165 | 160 |
| Città di Milano | Id. | Nuova York | 200 | 180 | 180 |
| Centro America | Id. | Plata | 210 | 200 | 185 |
| <i>Norddeutscher Lloyd.</i> | | | | | |
| Gera | Genova | Nuova York | 190 | 190 | 190 |
| Hohenzollern | Id. | Id. | 200 | 200 | 200 |
| Weimar | Id. | Id. | 190 | 190 | 190 |
| König Albert | Id. | Id. | 200 | 200 | 200 |
| <i>Hamburg-Amerika Linie.</i> | | | | | |
| Belgravia | Napoli | Nuova York | 200 | 180 * | 185 (1) |
| Palatia | Genova | Id. | 200 | 190 | 190 |
| Phoenicia | Id. | Id. | 200 | 190 | 190 |
| <i>Italia.</i> | | | | | |
| Antonina | Genova | Plata | 210 | 185 | 185 |
| La Plata | Id. | Id. | 210 | 185 | 185 |

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

Segue Maggio.

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

Giugno.

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

Segue Giugno.

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

Luglio.

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

Segue Luglio.

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

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

Agosto.

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

Segue Agosto.

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

(1) Vedi nota a pag. 82.

ALLEGATO E.

Velocità dei piroscafi (1).

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

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

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

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

| PIROSCAFI | PROVA speciale di velocità | LINEE America settentrionale e centrale | | LINEE America meridionale | |
|----------------------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------|
| | | Numero dei viaggi compiuti | Velocità media in base ai viaggi | Numero dei viaggi compiuti | Velocità media in base ai viaggi |
| <i>Italia.</i> | | | | | |
| Ravenna | 12.85 | 3 | 11.89 | 6 | 12.15 |
| Toscana | 12.90 | > | > | 9 | 11.95 |
| La Plata | 12.80 | > | > | 10 | 11.71 |
| Antonina | 13. > | > | > | 10 | 11.49 |
| <i>La Patria.</i> | | | | | |
| Germania | 17.78 | 2 | 13.55 | > | > |
| Roma | 17.10 | 10 | 14.34 | > | > |
| Gallia | 13.98 | 9 | 10.94 | > | > |
| Patria | 13.44 | 9 | 10.87 | > | > |
| Massilia | 11.83 | 8 | 10.59 | > | > |
| Neustria | 13.18 | 7 | 10.58 | > | > |
| <i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i> | | | | | |
| Montevideo | 13. >* | 3 | 13.12 | > | > |
| Buenos Aires | 14.82 | 4 | 12.33 | > | > |
| Leone XIII | 13.50 | 2 | 12.67 | 2 | 12.67 |
| Manuel Calvo | 13. >* | 4 | 12.19 | > | > |
| P. de Satrustegui | 12.60 | > | > | 4 | 13.16 |
| Montserrat | 13.79 | > | > | > | > |
| <i>La Ligure Brasiliana.</i> | | | | | |
| Re Umberto | 12.43 | > | > | 9 | 11.26 |
| Rio Amazonas | 12.13 | 1 | 10.33 | 6 | 11.04 |
| Minas | 12.28 | > | > | 9 | 10.85 |
| Colombo | 11.66 | > | > | 9 | 10.67 |

| PIROSCAFI | PROVA speciale di velocità | LINEE America settentrionale e centrale | | LINEE America meridionale | |
|----------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------|
| | | Numero dei viaggi compiuti | Velocità media in base ai viaggi | Numero dei viaggi compiuti | Velocità media in base ai viaggi |
| <i>Giuseppe Fornari.</i> | | | | | |
| Napolitan Prince | 14.75 | 3 | 13.42 | > | > |
| Sicilian Prince | 14.26 | 3 | 12.40 | > | > |
| Spartan Prince | 12.37 | 4 | 11.29 | > | > |
| Trojan Prince | 12.30 | 10 | 11.43 | > | > |
| <i>Anglo-Italiana.</i> | | | | | |
| Calabria | 14.04 | 11 | 11.76 | > | > |
| Perugia | 13.60 | 10 | 11.23 | > | > |
| Algeria | 11.58 | 6 | 10.37 | > | > |
| Hesperia | 11.70 | 7 | 10.32 | > | > |
| Victoria | 12.10 | 5 | 10.20 | > | > |
| Bolivia | 12.76 | 5 | 9.83 | > | > |
| California | 12.63 | 4 | 9.87 | > | > |
| <i>Ottavio Zino.</i> | | | | | |
| Equità | 11.53 | 2 | 11.52 | 4 | 10.97 |
| Attività | 11.54 | 2 | 10.07 | 3 | 10.71 |
| <i>Dominion Line.</i> | | | | | |
| Commonwealth | 15.26* | 6 | 14.28 | > | > |
| New England | 15.30* | 3 | 13.61 | > | > |
| Vancouver | 15.06 | 8 | 12.33 | > | > |
| Cambroman | 14.35 | 8 | 11.66 | > | > |

| PIROSCAFI | PROVA speciale di velocità | LINEE America settentrionale e centrale | | LINEE America meridionale | |
|----------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------|
| | | Numero dei viaggi compiuti | Velocità media in base ai viaggi | Numero dei viaggi compiuti | Velocità media in base ai viaggi |
| <i>Transports Maritimes.</i> | | | | | |
| Espagne | 13.06* | » | » | 9 | 13.09 |
| France | 13.60 | » | » | 5 | 12.91 |
| Italie | 13.05* | » | » | 8 | 12.82 |
| Provence | 13.08 | » | » | 8 | 12.61 |
| Aquitaine | 13.01 | » | » | 4 | 11.86 |
| Les Alpes | 13.06 | » | » | 6 | 11.79 |
| Algérie | 13.17* | » | » | 3 | 11.43 |
| Les Andes | 12.19 | » | » | 3 | 11.21 |
| Orléanais | 11.90 | » | » | 2 | 10.98 |
| Nivernais | 11.96 | » | » | 1 | 10.95 |
| <i>Ercole Saviotti.</i> | | | | | |
| Regina Elena | 12.25 | 3 | 12.15 | 3 | 12.14 |
| Balilla | 11.60 | 3 | 9.99 | 1 | 11.23 |
| <i>Società Anonima Genovese.</i> | | | | | |
| Governor | 11.90 | 1 | 10.23 | 2 | 11.08 |
| <i>Giacomo Rossi.</i> | | | | | |
| San Gottardo | 12.01 | » | » | » | » |

ALLEGATO F.

PARERE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DI MARINA.

(Adunanza dell'11 agosto 1903).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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