

PREZZI DEI NOLI

per il trasporto degli emigranti nel primo quadrimestre del 1903

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

I.

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

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

Sentito il parere del Consiglio superiore di marina;

Decreta:

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

Roma, addì 17 dicembre 1902.

Il Ministro
PRINETTI.

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

NOLI FISSATI COME MASSIMI PER IL TRASPORTO DI EMIGRANTI
dal 1° gennaio al 30 aprile 1903.

Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

Navigazione Generale Italiana.		La Patria.	
Umbria	195	Roma	185
Sicilia	195	Gallia	160
Sardegna	195	Patria	160
Liguria	195	Massilia	150
Lombardia	195	Neustria	150
Regina Margherita	195		
Orione	195	Anglo-Italiana.	
Sirio	195	Calabria	160
Perseo	195	Perugia	160
Washington	185	Algeria	150
Archimede	175	Hesperia	145
Marco Minghetti	175	Bolivia	145
Manilla	175	Victoria	145
		California	140
		Karamania	140
La Veloce.		Hamburg-Amerika Linie.	
Nord America	195	Palatia	185
Savoia	195	Phoenicia	185
Duca di Galliera	195	Sicilia	145
Centro America	195	Scotia	145
Venezuela	195	Georgia	140
Duchessa di Genova	195		
Città di Napoli	185	Giuseppe Fornari.	
Città di Genova	175	Sicilian Prince	175
Città di Torino	175	Neapolitan Prince	175
Città di Milano	175	Trojan Prince	160
		Spartan Prince	160
Italia.			
Ravenna	175	Ottavio Zino.	
Toscana	175	Equità	160
La Plata	175	Attività	160
Antonina	175		

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

Società anonima genovese.		P. de Satrustegui	175
Governor	155	Montevideo	175
Norddeutscher Lloyd.		Montserrat	175
Lahn	195	Dominion Line	
Trave	195	(Da Napoli a Boston)	
Aller	195	Vancouver	175
Hohenzollern	195	Cambroman.	175
Neckar	195	Navigazione Generale Italiana.	
Compagnia Transatlantica		(Da Palermo a Nuova Orleans)	
di Barcellona (1).		Manilla	195
Buenos Aires	175	Washington	195
Leon XIII	175	Archimede	195
Manuel Calvo.	175	Marco Minghetti.	195

Linee del Brasile.

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

Navigazione Generale Italiana.		Centro America	180
Regina Margherita	180	Venezuela.	180
Orione	180	Duchessa di Genova	180
Sirio	180	Città di Napoli.	170
Perseo	180	Città di Milano	165
Umbria.	180	Las Palmas	165
Sicilia	180	Città di Torino	165
Sardegna	180	Città di Genova	165
Liguria.	180	Transports maritimes à vapeur.	
Lombardia	180	Les Andes	165
Washington	170	Orléanais	165
Manilla.	165	Nivernais	165
Archimede	165	Algérie	165
Marco Minghetti.	165	Aquitaine	165
La Veloce.		Les Alpes	165
Nord America	180	Provence	165
Savoia	180	Italie	165
Duca di Galliera	180	Espagne	165

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

Segue **Linee del Brasile.**

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

Italia.		Ottavio Zino.	
Ravenna	165	Equità	165
Toscana	165	Attività	165
La Plata	165		
Antonina	165		

Linee del Plata.

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

Navigazione Generale Italiana.		Italia.	
Regina Margherita	200	Ravenna	185
Orione	200	Toscana	185
Sirio	200	La Plata	185
Perseo	200	Antonina	185
Umbria	200		
Sicilia	200	Ottavio Zino.	
Sardegna	200	Equità	175
Liguria	200	Attività	175
Lombardia	200		
Washington	190	Società anonima Genovese.	
Marco Minghetti	185	Governor	170
Manilla	185		
Archimede	185	Transports maritimes à vapeur.	
		Espagne	180
		Italie	180
		Provence	180
		Les Alpes	180
		Les Andes	180
		Algérie	180
		Aquitaine	180
		France	180
		Compagnia Transatlantica	
		di Barcellona.	
		Leon XIII	180
		Buenos Aires	180
		Manuel Calvo	180
		P. de Satrustegui	180
		Montevideo	180
		Montserrat	180

Linea del Centro America.**Compagnia Transatlantica di Barcellona.**

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

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

II.

IL COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

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

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

Delibera:

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

Società " La Ligure Brasiliana „

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

Società " Dominion Line „

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

Compagnie générale transatlantique.

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

Roma, addì 13 dicembre 1902.

Il Commissario generale

L. BODIO.

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

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

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

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

Lucca-Modane L. 23.00	} 210.50	Torino-Modane L. 5.60	} 193.10
Modane-Havre Fr. 37.50		Modane-Havre Fr. 37.50	
Havre-Nuova York „ 150.00		Havre-Nuova York „ 150.00	
Milano-Modane L. 13.15	} 200.65	Genova-Modane L. 14.35	} 201.85
Modane-Havre Fr. 37.50		Modane-Havre Fr. 37.50	
Havre-Nuova York „ 150.00		Havre-Nuova York „ 150.00	
Venezia-Modane L. 26.60	} 214.10	Ferrara-Modane L. 28.65	} 216.15
Modane-Havre Fr. 37.50		Modane-Havre Fr. 37.50	
Havre-Nuova York „ 150.00		Havre-Nuova York „ 150.00	

B. — Relazione sui prezzi dei noli.

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

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

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

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

(1) Decreto del Commissariato dell'emigrazione 10 marzo 1902.

(2) Decreti del Commissariato dell'emigrazione 12 e 23 aprile 1902.

(3) Decreto del Ministro degli Affari Esteri 21 aprile 1902.

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

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

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

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

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

Oltre ai vettori, presentarono proteste la Federazione degli arma-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A sostegno delle loro proposte, i vettori presentarono molteplici

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

E non è neppure da trascurare il fatto che la concorrenza della bandiera estera alla bandiera nazionale si è venuta attenuando, non solo per il traffico generale, ma anche per il trasporto dei passeggeri nei viaggi transatlantici, e tanto per i passeggeri di classe, quanto per gli emigranti. Secondo le statistiche ultime, il tonnellaggio complessivo delle navi italiane a vapore (arrivi e partenze riunite) nei porti nazionali era, nel 1870, il 19.7 per cento del tonnellaggio di tutte le navi a vapore, italiane e straniere, entrate ed uscite dai porti italiani; mentre, nel 1899, la proporzione del tonnellaggio dei piroscafi nazionali si elevò al 47.5 per cento (1).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I vettori, a dir vero, cercarono di far apparire con esagerazione la spesa per i commissari viaggianti. Il Segretario generale della Navigazione Generale Italiana affermò che, in un anno, la sua Società e la Veloce hanno speso per i commissari viaggianti lire 350,000. Ora dai registri contabili del Commissariato e dai calcoli da esso istituiti (1) risulta che durante il primo esercizio di dieci mesi, dal 1° settembre 1901 al 30 giugno 1902, la spesa derivata a tutti i *diciassette vettori* complessivamente dalla disposizione prescrivente l'imbarco di un medico militare oppure di un commissario viaggiante, non oltrepassa le lire 270,000, ossia lire 1.26 per ogni posto intero di emigrante trasportato in America.

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

- a) rifiuto di emigranti alla visita nei porti di partenza;
- b) reiezione nei porti di destinazione e conseguente rimpatrio;
- c) responsabilità civili per reiezioni, dispersione di bagagli, ecc.

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

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

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

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

Del resto, giova considerare :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Per la linea del Plata :

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

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

c) Transports Maritimes, 25 lire;

d) Transatlantica di Barcellona, lire 30;

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

2. Per la linea del Brasile :

a) Navigazione Generale Italiana, lire 15;

b) Ligure Brasiliana, lire 20;

c) Transports Maritimes, lire 30.

3. Per la linea di Nuova York :

a) Navigazione Generale Italiana, lire 20;

b) Hamburg-Amerika Linie, lire 15

c) Transatlantica di Barcellona, lire 30;

d) Norddeutscher Lloyd, lire 10.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ALLEGATI

ALLEGATO A.

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

Buenos Aires.

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

Nota. — Per i porti della Spagna si pagano 5 lire in più per diritti dovuti al Governo spagnolo.

La Plata

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

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

Montevideo.

DESTINAZIONI	Navigazione generale italiana		La Veloce		Transatlantica di Barcellona	Italia	Amburgese sud-ame- ricana	Transports maritimes	Saviotti
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali					
Barcellona	175	150	175	150	175	150	150	150	150
Marsiglia	175	150	175	150	175	150	150	150	150
Genova	175	150	175	150	175	150	150	150	150
Napoli	175	150	175	150	175	150	150	150	150
Da Genova o Napoli a Monte- video (prépagati).	180	160	180	160	180	160	160	160	160

Rio de Janeiro.

DESTINAZIONI	Navi- gazione generale italiana		La Veloce		Ligure Brasiliana	Italia	Messageries maritimes	Royal Mail	Pacific Steam Navi- gation	Amburghese sud ame- ricana	Ottavio Zino	Transports maritimes
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali								
Marsiglia	170	150	170	150	150	150	»	»	»	»	140	140
Genova	170	150	170	150	150	150	»	»	»	»	140	140
Napoli	170	150	170	150	150	150	»	»	»	»	140	140
Barcellona	»	»	»	»	»	175	»	»	»	»	»	140
Bordeaux	»	»	»	»	»	»	200	»	»	»	»	»
Lisbona	»	»	»	»	»	»	169	162	162	137	»	»
Amburgo	»	»	»	»	»	»	»	»	»	227	»	»
Rotterdam	»	»	»	»	»	»	»	»	»	227	»	»
Southampton	»	»	»	»	»	»	»	227	»	»	»	»
Cherbourg	»	»	»	»	»	»	»	227	»	»	»	»
Da Genova o Napoli a Rio de Janeiro (biglietto di chia- mata)	143	143	143	143	143	»	»	»	»	»	143	135

Belem (Parà).

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

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

Pernambuco.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Messageries maritimes	Chargeurs réunis	Pacific Steam Navig. Company	Norddeutscher Lloyd	Amburghese Americana
Lisbona	151.50	151.50	151.50	151.50	151.50	151.50
Cherbourg	202. »	»	»	»	»	»
Southampton	202. »	»	»	»	»	»
Bordeaux	»	225. »	»	»	»	»
Havre	»	»	150. »	»	»	»
Liverpool	»	»	»	227.85	»	»
Anversa	»	»	»	»	187.50	»
Brema	»	»	»	»	187.50	»
Amburgo	»	»	»	»	187.50	227.85
Rotterdam	»	»	»	»	»	227.85

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.

Santos (Brasile).

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

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

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

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

La Guayra.

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

Avana.

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

Nuova Orleans.

DESTINAZIONI	Navigazione generale italiana	Anglo italiana	La Patria
Genova	195.70	195.70	195.70
Napoli	195.70	195.70	195.70
Messina	195.70	195.70	195.70
Palermo	195.70	195.70	195.70
Da Palermo a Nuova Orleans (prepagato)	185.40	185.40	185.40

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

Philadelphia (1).

DESTINAZIONE	Red Star Line
Anversa	180.25

Nuova York (1).

DESTINAZIONI	Navigazione generale italiana		Anglo-Ital. (Anchor-Line)		Saviotti (Fabre)		La Veloce	Norddeutscher Lloyd	Ambergese americana	Compagnie générale Trans-Atlantique
	Rapidi	Commerciati	Rapidi	Commerciati	Rapidi	Commerciati				
Genova	169.95	154.50	154.50	144.20	154.50	144.20	154.50	169.95	154.50	175.10
Napoli	169.95	154.50	154.50	144.20	154.50	144.20	154.50	169.95	154.50	175.10
Palermo	180.25	164.80	164.80	154.50	154.80	154.50	164.80	180.25	164.80	185.40
Messina	180.25	164.80	164.80	154.50	164.80	154.50	164.80	180.25	164.80	185.40
Prepagati (acquistati a Nuova York) per Nuova York da:										
Genova	172.52	172.52	157.07	146.77	164.80	154.50	157.07	180.25	180.25	203.68
Napoli	172.52	172.52	157.07	146.77	164.80	154.50	157.07	180.25	180.25	»
Palermo	172.52	172.52	157.07	146.77	175.10	164.80	157.07	190.55	190.55	»
Messina	182.82	182.82	167.37	157.07	175.10	164.80	167.37	190.55	190.55	»

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

Boston.

DESTINAZIONI	Dominion Line		Cunard Line
	Rapidi	Commerciati	
Liverpool	140. »	140. »	140.00
Genova	177.50	150. »	»
Napoli	177.50	150. »	»
Da Genova a Boston (prepagato)	177.50	165. »	»
» Napoli a Boston (prepagato)	167.50	165. »	»

Glascow.

DESTINAZIONI	Allan Line	Anchor Line
Nuova York	137.50	137.50
Boston	137.50	137.50
Halifax	137.50	137.50
St. John (Canadà)	137.50	137.50
Quebec	137.50	137.50
Montreal	148. »	148. »

Nota. — Queste notizie furono comunicate dalla Camera di commercio italiana a Londra.

Liverpool.

DESTINAZIONI	White Star Line		Conard Line		American Line	Dominion Line	Beaver Line	Allan Line
	Commer- ciali	Celeri	Commer- ciali	Celeri				
Nuova York	143.75	150. »	143.75	150. »	137.50	(a) 143.75	»	»
Boston	143.75	150. »	143.75	150. »	137.50	143.75	»	»
Halifax	»	»	»	»	»	»	»	137.50
St. John (Canadà)	»	»	»	»	»	»	137.50	137.50
Quebec	»	»	»	»	»	»	137.50	»

Nota. — Queste notizie furono comunicate dalla Camera di commercio italiana a Londra. Notizie identiche ha comunicato il R. Consolato.

(a) Per la via di Boston, i passeggeri possono andare da Boston sino a Philadelphia e Baltimora senz'altra spesa.

Southampton.

DESTINAZIONI	Royal Mail Company	American Line
Montevideo	200. »	200. »
Buenos Aires	200. »	200. »
Rio de Janeiro	200. »	200. »
Santos	200. »	200. »
Bahia	200. »	200. »
Pernambuco	200. »	200. »
La Guayra	300. »	300. »
Sabanilla	300. »	300. »
Colon	300. »	300. »
Nuova York	150. »	150. »

Nota. — Queste notizie furono comunicate dalla Camera di commercio italiana a Londra.

Amburgo e Brema.

DESTINAZIONI	Amburghese Americana		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. »	»	»	(1) 187.50
Manaos (Amazzoni)	»	225. »	»	»	225. »
La Guayra	»	262.50	»	»	262.50
Puerto Cabello	»	262.50	»	»	262.50
Sabanilla	»	262.50	»	»	262.50
Puerto Columbia	»	262.50	»	»	262.50
Colon	»	262.50	»	»	262.50
Vera Cruz	»	262.50	»	»	262.50
Avana	»	»	»	175. »	»
Nuova Orleans (via Nuova York)	(1) 314.50	(1) 332. »	»	»	»
Nuova York	(1) 212.50	(1) 200. »	212.50	(1) 187.50	»
Boston (via Nuova York)	(1) 227.50	(1) 215. »	»	»	»
Halifax	»	150. »	»	»	»
Quebec (via Nuova York)	(1) 258.50	(1) 246. »	»	»	»
Montreal (via Nuova York) . . .	(1) 248. »	(1) 235.50	»	»	»

(1) Da un secondo rapporto del 4 dicembre 1902 risulta che l'Amburghese Americana ha ridotto i noli per Nuova Orleans a lire 332 per i piroscafi celeri e a lire 294.50 per gli ordinari; per Nuova York a lire 200 e 162.50; per Boston a lire 215 e 178.50; per Quebec a lire 246 e 208.50, e per Montreal a lire 235.50 e 198. Secondo lo stesso rapporto il Norddeutscher Lloyd per Nuova York e l'Amburghese Sud-Americana per Belem hanno aumentato il nolo a lire 200 per i piroscafi ordinari.

Anversa.

DESTINAZIONI	Norddeutscher Lloyd	Amburghese sud-americana	Amburghese americana	Red Star Line	Cunard Line	Allan Line	Dominion Line
Pernambuco	187.50	»	»	»	»	»	»
Bahia	187.50	»	»	»	»	»	»
Rio de Janeiro	187.50	»	»	»	»	»	»
Santos	187.50	»	»	»	»	»	»
Montevideo	206. »	»	»	»	»	»	»
Buenos Aires	200. »	»	»	»	»	»	»
Avana	175. »	»	»	»	»	»	»
Belem	»	187.50	187.50	»	»	»	»
Manaos	»	187.50	187.50	»	»	»	»
La Guayra	»	»	262.50	»	»	»	»
Puerto Cabello	»	»	262.50	»	»	»	»
Sabanilla	»	»	262.50	»	»	»	»
Colon	»	»	262.50	»	»	»	»
Nuova York	»	»	»	187.50	»	»	»
Boston	»	»	»	»	(1) 187.50	»	(1) 175. »
Halifax	»	»	»	»	»	175. »	»
Quebec	»	»	»	»	»	175. »	175. »

(1) I piroscafi di queste Società partono da Liverpool. Gli emigranti provenienti da Anversa sono trasportati, sempre al medesimo prezzo, a Liverpool, e di lì a Boston.

Boulogne s/m.

DESTINAZIONI	Holland American	Amburghese americana
Nuova York	(1) 140	(1) 140
Halifax	»	(1) 120

(1) Prezzo netto senza commissione di agenti.

Havre.

DESTINAZIONI	Compagnie générale Transatlantique	Chargeurs réunis
Nuova York	175	»
Montevideo	»	150
Buenos Aires	»	150
Santos	»	150
Rio de Janeiro	»	150
Bahia	»	150
Pernambuco	»	150

Cherbourg (1).

DESTINAZIONI	American Line	Norddeutscher Lloyd	Amburghese americana	Red Star Line	Amburghese sud-americana	Royal Mail
Nuova York	162.50	162.50	162.50	162.50	162.50	»
Pernambuco	»	»	»	»	»	201.60
Bahia	»	»	»	»	»	226.80
Rio de Janeiro	»	»	»	»	»	226.80
Santos	»	»	»	»	»	226.80
Montevideo	»	»	»	»	»	226.80
Buenos Aires	»	»	»	»	»	226.80

(1) Tabella già pubblicata in occasione dell'approvazione dei noli pel terzo quadrimestre 1902.

St. Nazaire.

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

La Pallice Rochelle.

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

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.

Bordeaux.

DESTINAZIONI	Messageries maritimes	Compagnie générale Transatlantique	Chargeurs réunis
Pernambuco	250	»	»
Bahia	250	»	»
Rio de Janeiro	250	»	»
Montevideo	250	»	150
Buenos Aires	250	»	150
La Guayra	»	400	»
Puerto Cabello	»	400	»
Sabanilla	»	400	»
Colón	»	400	»
Vera Cruz	»	400	»
Avana	»	400	»

Lisbona.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Pacific S. N. C.	Messageries maritimes	Booth Line	Amburghese sud-americana	Norddeutscher Lloyd	Chargeurs réunis	Ligne Brasilianna
Montevideo	160	160	160	»	»	»	»	»
Buenos Aires	160	160	160	»	»	»	»	»
Rio de Janeiro	128	128	128	»	116	116	116	»
Belem (Parà)	»	»	»	125	125	»	»	125
Manaos (Amazzoni)	»	»	»	170	170	»	»	170

Cadice.

DESTINAZIONI	Compagnia Transatlantica di Barcellona	Vapori di Puillos Izquierdo
Montevideo	205. »	»
Buenos Aires	205. »	»
Vera Cruz	205. »	»
Avana	188.35	160
Nuova Orleans	»	385
Nuova York	180. »	»

Nota. — Ai prezzi sopraindicati devono aggiungersi 5 *pesetas* per *tassa d'imbarco* per ciascun emigrante.

Barcellona.

DESTINAZIONI	Navigazione generale italiana	La Veloce	Transatlantica di Barcellona	La Gelidense	Ligure Brasiliana	Folch e C.	Transatlantica francese	Puillos, Izquierdo e C.
Buenos Aires	150	150	150	150	»	150	»	»
Montevideo	150	150	150	150	»	»	»	»
Santos	150	150	150	»	»	»	»	»
Rio de Janeiro	150	150	150	150	»	»	»	»
Belem (Parà)	»	»	»	»	150	»	»	»
Manaos (Amazzoni)	»	»	»	»	200	»	»	»
La Guayra	»	»	200	»	»	»	175	»
Puerto Cabello	»	»	200	»	»	»	175	»
Sabanilla	»	»	200	»	»	»	175	»
Colon	»	»	200	»	»	»	175	»
Vera Cruz	»	»	200	»	»	»	»	250
Avana	»	»	175	»	»	172	»	175

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

Marsiglia.

DESTINAZIONI	Transports maritimes	Compagnie générale Transatlantique
Brasile	170	»
Plata	170	»
La Guayra	»	175
Puerto Cabello	»	175
Sabanilla	»	175
Colon	»	175

ALLEGATO B.

**Velocità dei piroscafi addetti al trasporto degli emigranti
dai porti italiani alle Americhe.**

PIROSCAFI	Prova speciale di velocità	Numero dei viaggi	Velocità media in base ai viaggi	PIROSCAFI	Prova speciale di velocità	Numero dei viaggi	Velocità media in base ai viaggi
-----------	-------------------------------	----------------------	--	-----------	-------------------------------	----------------------	--

La Veloce.

Savoia	17.33	5	14.26	Città di Milano . .	13.05	7	11.25
Centro America . .	"	6	13.28	Las Palmas	12.09	5	11.11
Duca di Galliera . .	"	5	13.26	Città di Torino . .	13.26	7	10.73
Venezuela	14.41	6	13.12	Città di Genova . .	11.94	5	10.73
Duchessa di Genova	"	6	13.03	Città di Napoli . .	13.04	"	"
Nord America . . .	14.00	8	13.02				

La Patria.

Roma	17.10	4	14.64	Massilia	11.83	5	10.68
Gallia	13.98	6	11.23	Neustria	13.18	5	10.44
Patria	13.44	5	10.93				

Hamburg-Amerika Linie.

Columbia	"	2	16.35	Sicilia	12.14	2	10.94
Fürst Bismarck . .	"	3	15.72	Scotia	12.20	5	10.36
Palatia	14.25	2	13.55	Georgia	12.45	2	9.52
Phoenicia	14.08	2	12.63	Auguste Victoria .	"	"	"

Norddeutscher Lloyd.

Kaiserin M. Theresia	17.10	3	16.83	Aller	"	10	15.42
Lahn	"	9	16.41	Hohenzollern . .	"	8	15. .
Trave	16.20	10	16.23	Neckar	"	"	"

PIROSCAFI	Prova speciale di velocità	Numero dei viaggi	Velocità media in base ai viaggi	PIROSCAFI	Prova speciale di velocità	Numero dei viaggi	Velocità media in base ai viaggi
-----------	----------------------------	-------------------	----------------------------------	-----------	----------------------------	-------------------	----------------------------------

Fornari.

Sicilian Prince . . .	14. 26	"	"	Spartan Prince. . .	12. 37	4	11. 29
Neapolitan Prince.	"	"	"	Tartar Prince . . .	12. 23	4	11. 03
Trojan Prince. . .	12. 30	7	11. 45				

Anglo-Italiana.

Calabria	14. 04	6	12. 13	Hesperia	11. 70	4	10. 23
Perugia	13. 60	6	11. 28	Bolivia	12. 76	4	10. 17
Algeria.	11. 58	3	10. 46	California	12. 66	2	9. 76
Victoria	12. 10	3	10. 27	Karamania	11. 80	4	8. 97

Transatlantica di Barcellona.

Montevideo.	"	1	13. 96	Buenos Aires . . .	14. 82	2	12. 47
Leon XIII	13. 50	3	12. 58	P. de Satrustegui.	12. 60	"	"
Manuel Calvo.	"	1	12. 49	Montserrat	13. 79	"	"

Transports Maritimes.

Algérie.	"	"	"	Aquitaine	13. "	1	12. 24
France.	13. 60	1	13. 16	Les Alpes	13. 06	4	11. 84
Espagne	"	5	13. 13	Les Andes	12. 19	3	11. 21
Italie	"	4	12. 90	Orléanais	11. 90	2	10. 98
Provence.	13. 08	5	12. 56	Nivernais	11. 99	1	10. 95

Saviotti.

Regina Elena	12. 25	4	12. 25	America (ex Bri-	12. 03	1	9. 64
Calabro	11. 62	2	10. 76	tannia).			

Società Anonima Genovese di navigazione a vapore.

Governor.	11. 90	1	10. 23	—	"	"	"
-------------------	--------	---	--------	---	---	---	---

PIROSCAFI	Prova speciale di velocità	Numero dei viaggi	Velocità media in base ai viaggi	PIROSCAFI	Prova speciale di velocità	Numero dei viaggi	Velocità media in base ai viaggi
-----------	----------------------------	-------------------	----------------------------------	-----------	----------------------------	-------------------	----------------------------------

Italia.

Ravenna	12.85	6	12.15	La Plata	12.80	6	11.55
Toscana	12.90	6	12. „	Antonina	13. „	6	11.47

Navigazione Generale Italiana.

Regina Margherita *	16.76	4	15.18	Lombardia *	15.06	7	12.98
Orione	„	5	14.77	Washington	„	6	12.81
Perseo	„	5	14.72	Archimede *	13.62	2	11.91
Sirio *	15.86	5	14.61	Manilla *	14.55	4	11.86
Umbria	14.75	2	14.46	Marco Minghetti *	14.13	2	11.77
Sicilia *	15.06	7	13.92	Piemonte	12.40	5	10.97
Sardegna *	15. „	5	13.57	Vincenzo Florio *	13.95	„	„
Liguria *	15.41	7	13.29				

Dominion Line.

Commonwealth	„	2	14.62	Cambroman	14.35	4	11.53
Vancouver	15.06	3	12.47	New England	15.30	„	„

Ligure-Brasiliana.

Re Umberto	12.43	6	11.40	Minas	12.28	5	10.92
Rio Amazonas	12.13	5	10.96	Colombo	11.66	6	10.70

Ottavio Zino.

Equità	11.53	4	11.02	Attività	11.54	4	10.27
------------------	-------	---	-------	--------------------	-------	---	-------

NB. — I piroscafi segnati con asterisco non sono stati sottoposti alla prova speciale di velocità, essendo questa stata desunta da altre prove, ai termini dell'art.96 del Regolamento.

ALLEGATO C.

Prospetto dei noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901, dei noli consentiti per i tre quadrimestri del 1902 e dei noli proposti dai vettori e stabilito dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903.

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 1° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
-----------	--	--	--	---	---	---	---

Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

Navigazione Generale Italiana.							
Umbria	—	—	—	185	200	190	195
Sicilia	185	185	185	185	200	190	195
Sardegna	—	185	185	185	200	190	195
Liguria	185	185	185	185	200	190	195
Lombardia	185	185	185	185	200	190	195
Regina Margherita	—	—	—	—	200	190	195
Orione	—	—	—	—	200	190	195
Sirio	—	—	—	—	200	190	195
Perseo	—	—	—	—	200	190	195
Washington	—	—	—	175	190	180	185
Archimede	—	175	175	175	190	175	175
Marco Minghetti	—	—	—	175	190	175	175
Manilla	—	175	175	—	190	175	175
La Veloce.							
Nord-America	175	185	185	185	195	190	195
Savoia	—	185	—	—	195	190	195
Duca di Galliera	—	185	—	—	195	190	195
Centro America	—	185	—	—	195	190	195
Venezuela	—	185	—	—	195	190	195
Duchessa di Genova	—	185	—	—	195	190	195
Città di Napoli	—	—	—	—	195	175	185
Città di Milano	—	175	175	175	185	175	175
Città di Genova	—	175	175	175	185	175	175
Città di Torino	185	175	175	175	185	175	175
Las Palmas	—	175	175	—	185	—	—
La Patria.							
Roma	—	—	—	180	185	180	185
Gallia	165	165	165	160	165	160	160
Patria	165	165	165	160	165	160	160
Massilia	—	165	165	160	165	150	150
Neustria	165	165	165	160	165	150	150

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 proposti dal vettore per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
--	--	--	---	---	---	---

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

Anglo-Italiana.							
Calabria	175	165	165	160	170	160	160
Perugia	175	165	165	160	170	160	160
Algeria	—	165	165	150	160	150	150
Hesperia	—	165	165	150	160	145	145
Bolivia	165	165	165	150	160	145	145
Victoria	165	165	165	150	160	145	145
California	—	165	165	150	160	140	140
Karamania	165	165	165	150	160	140	140
Hamburg-Amerika Linie.							
Fürst Bismarck	210	190	—	185	—	—	—
Palatia	—	—	—	180	200	180	185
Phoenicia	—	—	—	180	200	180	185
Sicilia	165	165	—	160	165	145	145
Scotia	165	165	165	160	165	145	145
Georgia	165	165	—	155	165	140	140
Giuseppe Fornari.							
Sicilian Prince	—	—	—	(1)	170	170	175
Neapolitan Prince	—	—	—	—	175	—	175
Trojan Prince	165	165	165	160	165	160	160
Spartan Prince	165	165	165	160	165	160	160
Tartar Prince	165	165	165	160	165	160	—
Ottavio Zino.							
Equità	—	—	165	160	180	160	160
Attività	—	—	165	160	180	160	160
Società Anonima Genovese.							
Governor	—	—	—	155	170	155	155

(1) Nolo provvisorio 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 proposti dai veteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
-----------	--	--	--	---	--	---	--

Segue **Linee degli Stati Uniti.**
(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

Norddeutscher Lloyd.							
Lahn	210	185	185	185	195	190	195
Trave	210	185	185	185	195	190	195
Aller	210	185	185	185	195	190	195
Hohenzollern	210	185	185	185	195	190	195
Neckar	—	—	—	—	—	190	195
Transatlantica di Barcellona.							
Buenos Aires	175	175	175	175	185	170	175
Leon XIII	—	175	175	175	185	170	175
Manuel Calvo	—	—	—	175	185	170	175
P. de Satrustegui	—	—	—	—	185	170	175
Montevideo	—	—	—	—	185	170	175
Montserrat	—	—	—	—	185	170	175
Italia.							
Ravenna	—	—	—	—	190	175	175
Toscana	—	—	—	—	190	175	175
La Plata	—	—	—	—	190	175	175
Antonina	—	—	—	—	190	175	175
Dominion Line. (Da Napoli a Boston).							
Commonwealth	—	190	190	190	190	190	190 ⁽¹⁾
New England	—	190	190	190	190	190	190 ⁽¹⁾
Vancouver	—	—	180	180	180	175	175
Cambroman	—	—	180	180	180	175	175
Navigazione Generale Italiana. (Da Palermo a Nuova Orleans).							
Manilla	—	195	195	195	200	195	195
Washington	—	195	195	—	200	195	195
Archimede	—	195	195	—	200	195	195
Marco Minghetti	—	195	195	—	200	195	195

(1) 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 proposti dai veteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
--	--	--	---	--	---	---

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

Comp. Génér. Transatlantique (Havre-New York).							
Aquitaine	—	150	150	148 ⁽¹⁾	160	150	150 ⁽¹⁾
Bretagne	—	150	150	148	160	150	150
Champagne	—	150	150	148	160	150	150
Gascogne	—	150	150	148	160	150	150
Lorraine	—	150	150	148	160	150	150
Savoie	—	150	150	148	160	150	150
Touraine	—	150	150	148	160	150	150

Linee del Brasile.

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

Navigazione Generale Italiana.							
Regina Margherita	—	—	160	—	200	175	180
Orione	—	160	160	—	200	175	180
Sirio	—	160	160	—	200	175	180
Perseo	—	160	160	—	200	175	180
Umbria	—	—	—	—	200	175	180
Sicilia	—	—	—	—	200	175	180
Sardegna	—	—	—	—	200	175	180
Liguria	—	—	—	—	200	175	180
Lombardia	—	—	—	—	200	175	180
Washington	165	160	160	160	190	165	170
Manilla	—	160	160	160	190	160	165
Archimede	—	—	—	—	190	160	165
Marco Minghetti	—	—	160	—	190	160	165

(1) I noli per la Compagnie Générale Transatlantique furono approvati dal Commissariato tanto per il 3° quadrimestre 1902 che per il 1° quadrimestre 1903.

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 proposti dal vettore per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
-----------	---	--	--	--	---	---	--

Segue **Linee del Brasile.**

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

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

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 proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
--	--	--	--	---	---	--

Segue **Linee del Brasile.**

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

Ligure-Brasiliana.							
Re Umberto	165	160	160	160	180	160	160 ⁽¹⁾
Rio Amazonas	165	160	160	160	180	160	160
Minas	165	160	160	160	180	160	160
Colombo (Genova-Belem)	168	160	160	160	180	160	160
Colombo (Genova-Manaos).	208	185	185	185	200	185 ⁽²⁾	185 ⁽²⁾
Italia.							
Ravenna	—	—	—	—	190	160	165
Toscana	—	—	—	—	190	160	165
La Plata	—	—	—	—	190	160	165
Antonina	—	—	—	—	190	160	165

Linea del Plata.

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

Navigazione Generale Italiana.							
Regina Margherita	230	—	185	185	230	195	200
Orione	210	185	185	185	230	195	200
Sirio	210	185	185	185	230	195	200
Perseo	210	185	185	185	230	195	200
Umbria	—	—	—	—	230	195	200
Sicilia	—	—	—	—	230	195	200
Sardegna	—	—	—	—	230	195	200
Liguria	—	—	—	—	230	195	200
Lombardia	—	—	—	—	230	195	200
Washington	—	—	—	170	200	185	190
Marco Minghetti	—	—	—	—	200	180	185
Manilla	—	170	170	—	200	180	185
Archimede	—	—	—	—	200	180	185

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

(2) 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 1° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
-----------	--	--	--	---	---	---	---

Segue **Linea del Plata.**

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

Italia.							
Ravenna	200	170	175	175	210	180	185
Toscana	190	170	175	175	210	180	185
La Plata	200	170	175	175	210	180	185
Antonina	200	170	175	175	210	180	185
La Veloce.							
Savoia	210	185	185	185	230	195	200
Duca di Galliera	210	185	185	185	210	195	200
Centro America	210	185	185	185	210	195	200
Venezuela	210	185	185	185	210	195	200
Duchessa di Genova	190	185	185	185	210	195	200
Nord America	—	185	185	—	210	195	200
Città di Napoli	—	—	—	—	210	180	190
Città di Milano	190	170	170	170	200	180	185
Città di Genova	190	170	170	170	200	180	185
Città di Torino	—	170	170	—	200	180	185
Ottavio Zino.							
Equità	—	—	—	(2) 165	180	170	175
Attività	—	—	—	(2) 165	180	170	175
Società Anonima Genovese.							
Governor	—	—	—	—	180	165	170

(1) I noli per la Società Ligure Brasiliana furono stabiliti con decreto del Ministro degli Affari Esteri 21 aprile 1902.

(2) Nolo provvisorio 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 Ministero degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902.

Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1903.

Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903.

Noli fissati dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903.

Segue **Linea del Plata.**

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

Transport maritimes à vapeur.							
Espagne	190	170	170	170	200	175	180
Italie	190	170	170	170	200	175	180
Provence	190	170	170	170	200	175	180
Les Alpes	190	170	170	170	200	175	180
Les Andes	190	170	170	170	200	175	180
Algérie	—	—	—	—	200	175	180
Aquitaine	—	—	—	—	200	175	180
France	150	170	—	—	—	—	180
Compagnia transatlantica di Barcellona.							
Leon XIII	190	170	170	100	—	175	180
Buenos-Aires	—	170	170	—	—	175	180
Manuel Calvo	—	—	—	—	—	175	180
P. de Satrustegui	—	—	—	170	—	175	180
Montevideo	—	—	—	—	—	175	180
Montserrat	—	—	—	—	—	175	180

Linea del Centro America.

Transatlantica di Barcellona.							
Leone XIII	—	—	—	—	200	190	195
Buenos-Aires	—	—	—	—	200		
Manuel Calvo	—	—	—	—	200	(1) 190	(2) 195
P. de Satrustegui	—	—	—	—	200		
Montevideo	—	—	—	—	200	190	195
Montserrat	—	—	—	—	200	190	195

(2) Tali noli sarebbero stati consentiti per Puertorico e Habana; per Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello e La Guayra si sarebbe dato un nolo di L. 200.

(1) Per Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello e La Guayra è stabilito un nolo di L. 200.

ALLEGATO D.

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

A. — Nuova

SOCIETÀ	PORTO di partenza	1898
Navigazione Generale Italiana	Genova	"
	Napoli	126
La Veloce	Genova	"
	Napoli	"
Anchor Line (Anglo-Italiana, noleggiatrice)	Genova	"
	Napoli	126 a 156
Cyprien Fabre e C. (la Patria, noleggiatrice)	Genova	"
	Napoli	126
Prince Line (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 sono stati forniti dai RR. Ispettori dell'emigrazione dei porti di Genova, Napoli e Palermo.

di emigranti a Nuova York, a Rio de Janeiro e Santos e al Plata
stabiliti a norma della legge 31 gennaio 1901 per l'anno 1902 (1).

York.

1899	1900	1901		1902 (2)
		primi 8 mesi	ultimi 4 mesi	
180	180	180	175 a 185	175 a 185
126 a 160	165	165 a 185		
"	"	175 a 190	170 a 185	175 a 185
"	"	175 a 185		
"	"	"	165 a 175	150 a 165
126 a 160	165	165 a 191		
"	"	"	165	160 a 180
126 a 160	165	165		
115	180 a 200	165 a 180	165	160 a 165
146 a 160	165 a 175	165 a 185		
125 a 200	200	200	165 a 210	155 a 190
156 a 186	191	165 a 191		
125 a 200	200	200	210	185
156 a 186	191	191		
"	180	180	175	175
"	"	165 a 180		

(2) Nell'allegato C a pag. 44 sono indicati dettagliatamente i noli consentiti ai vari vettori per ogni piroscafo in ciascun quadrimestre. Nel presente prospetto sono indicati soltanto i più alti e i più bassi fra i noli consentiti.

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 (Saviotti, noleggiatore).	Genova Napoli	153 a 160 "
Gelidense (vettore Huguet).	Genova Napoli	" "
Transports maritimes	Genova Napoli	153 a 160 160 a 176
Transatlantica di Barcellona	Genova Napoli	" "

e Santos (Brasile).

1899	1900	1901		1902
		primi 8 mesi	ultimi 4 mesi	
140 a 150	150	150 a 170	165	160
"	"	"	"	"
140 a 170	150 a 170	150	165 a 175	160
150	150 a 170	150 a 170	"	"
150	130 a 160	150	165	160
"	"	"	"	"
110 a 150	150 a 170	150 a 170	150 a 165	160
150 a 160	"	110	"	"
"	"	"	165	160
"	"	150	"	"

Plata.

1899	1900	1901		1902
		primi 8 mesi	ultimi 4 mesi	
170 a 200	180 a 220	170 a 200	170 a 230	170 a 185
"	"	"	"	"
160 a 200	180 a 220	200	170 a 210	170 a 185
180	"	170	"	"
"	200	125 a 150	175 a 200	170 a 175
"	"	"	"	"
150 a 180	180 a 200	150	172 a 180	165
"	"	"	"	"
"	180 a 200	100 a 170	170 a 180	"
"	180 a 200	100	"	"
150 a 180	180 a 200	150	150 a 190	170
160 a 180	"	"	"	"
"	180 a 200	150 a 200	175 a 190	175
"	"	165 a 180	"	"

ALLEGATO E.

**Calcolo della spesa derivata ai vettori per effetto della disposizione
che prescrive l'imbarco di un medico militare o di un commissario**

Esercizio 1901-1902 (10 mesi: 2 settembre-30 giugno).

1. — Stipendi e indennità d'arma dei <i>medici militari</i> , come da conto consuntivo	L.	116,752. 69
2. — Indennità diverse pagate tanto ai <i>medici militari</i> quanto ai <i>commissari viaggianti</i> , come da conto consuntivo, cioè:		
Diarie e competenze eventuali	L.	132,896. 22
Trasferte.	"	29,778. 30
Aggio	"	2,624. 33
	L.	<hr/> 165,298. 85
3. — Vitto ai <i>medici militari e commissari</i> :		
Occorre distinguere. Quando è imbarcato il medico militare non vi è spesa maggiore perchè questo sostituisce il primo medico civile di bordo prescritto dall'antica legge.		
Resta quindi la spesa di vitto per i soli commissari, che, calcolata abbondantemente in lire 500 cadauno, darebbe per i 70 imbarcati nell'esercizio	L.	35,000. „
4. — Cabina ai <i>medici militari e ai commissari</i> :		
Anche qui occorre la medesima distinzione del numero precedente.		
Solo quando s'imbarca un commissario i vettori perdono l'uso di una cabina; però è da notare che ne risentono danno soltanto quando avrebbero occasione di vendere la cabina, cioè quando il piroscafo parte con la prima e la seconda classe complete. Ammettendo, per abbondanza, che questo caso si verifichi ogni dieci viaggi, la perdita dei vettori si calcola, per i 70 commissari imbarcati, in $\frac{70 \times 1600}{10}$		11,200. „
	L.	<hr/> 328,251. 54
		<i>Da riportarsi</i> . . .

Riporto . . . L. 328,251.54

5. — Differenza stipendi. È però da tener conto che lo stipendio ai *medici militari*, come al n. 1, non è completamente un aggravio nuovo per i vettori, poichè, senza l'attuale legge, dovrebbero pagare per le funzioni di medico di bordo un *medico civile*.

Ammettendo, per abbondanza, che la spesa per il *medico civile* sia la metà soltanto di quella per un medico militare, bisogna dedurre le paghe dei medici civili, le quali sarebbero state nell'esercizio lire $\frac{116,752.69}{2}$

= L. 58,376.34 , 58,376.34

Residua vera spesa . . . L. 269,875.20

ovvero, in cifra tonda, lire 270,000.

Se si tiene presente che durante l'esercizio suddetto i vettori trasportarono un numero di emigranti equivalente a 214,565 *posti interi*, si deduce che l'aggravio per ogni posto intero è stato di L. $\frac{270,000}{214,565} =$ L. 1.26, cioè meno dell'1 per cento sul prodotto lordo del nolo per ogni emigrante, essendo questo compreso fra 150 e 190 lire.

Si è ben lontani dalle cifre fantastiche di spese che vengono attribuite alle disposizioni della nuova legge sull'emigrazione.

ALLEGATO F.

Parere del Consiglio superiore di marina, dato nell'adunanza del 13 dicembre 1902, relativamente ai noli per il trasporto degli emigranti nel 1° quadrimestre 1903.

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

Noli per il trasporto degli emigranti durante il 1° quadrimestre 1903.

Veduta la nota ministeriale con la quale il Consiglio, a termini dell'articolo 14 della vigente legge sull'emigrazione, è chiamato a dare il proprio parere in ordine alle controversie sorte circa la determinazione dei noli massimi per il primo quadrimestre del venturo anno 1903, essendosi i vettori in generale rifiutati di accettare i noli stabiliti dal Commissariato, il quale non aveva creduto di approvare le proposte dei vettori medesimi, chiedenti, nella quasi totalità, pel prossimo quadrimestre gli stessi aumenti già pretesi pel terzo quadrimestre del corrente anno, ed alcuni anche aumenti maggiori;

Vista la precedente deliberazione in data 9 agosto u. s.;

Udita lettura della relazione allegata, nella quale sono riassunte le argomentazioni svolte dai vettori a giustificazione degli aumenti richiesti, sia le ragioni che il Commissariato troverebbe da opporvi per giungere alla determinazione dei noli massimi che ha dichiarato di essere disposto ad approvare;

Intesi gli schiarimenti forniti dal Delegato della Federazione degli armatori italiani, autorizzata dal Ministero ad esporre per di lui mezzo verbalmente le ragioni dei vettori di emigranti in appoggio delle loro domande;

Dopo ampia ed esauriente discussione;

Il Consiglio ritiene di non doversi discostare dai criteri di massima adottati con la deliberazione del 9 agosto circa l'interpretazione dello spirito

informatore della legge, stimando che le disposizioni restrittive contenute in alcuni articoli siano indirizzate a premunirsi contro circostanze speciali. È pure di opinione il Consiglio che, in considerazione degli elementi di giudizio che per legge vengono sottoposti al suo esame e del tempo assegnatogli per pronunciare il suo parere, non sia suo mandato di entrare in una analisi scrupolosa di tariffe dedotte da elementi tanto complessi, ma che invece esso sia chiamato ad esprimere un parere in merito alle considerazioni prodotte in appoggio alle proposte contestate, parere informato alla competenza tecnica dei suoi membri in un argomento d'indole professionale;

Considerato che, se è giusto tutelare gli emigranti contro ogni possibilità di abuso da parte dei vettori, non si deve però arrivare al punto di recare pregiudizio, o quanto meno intralcio allo svolgimento dell'industria dei trasporti marittimi;

Considerato che i noli da approvare non costituiscono una tariffa rigorosa di passaggio, ma rappresentano invece un massimo, oltre il quale i vettori non debbono spingere le loro pretese nelle epoche di maggiore concorrenza, mentre nelle circostanze ordinarie essi sono indotti dalla concorrenza stessa a mantenersi molto al disotto di detto limite;

Considerato che le ragioni addotte dai vettori a sostegno delle loro domande non possono dirsi destituite di fondamento, e principalmente quella che si riferisce alla necessità di stabilire, con l'aumento dei noli nel 1° quadrimestre (che è quello in cui si verifica il maggiore movimento di emigranti), una specie di compenso ai viaggi non remunerativi che effettuano per non interrompere la linea, ed ai noli inferiori di cui si devono contentare negli altri periodi dell'anno nei quali meno intensa è la corrente dell'emigrazione;

Che altre ragioni addotte dai vettori, e tenute da essi a calcolo nel formulare le loro proposte, meritano di essere tenute in considerazione, oltre quelle relative agli oneri maggiori derivanti dalla legge, ossia il poco assegnamento che si può fare sul traffico delle merci per alcune linee, le perdite ingenti cui possono andare incontro nei casi di negato approdo ai bastimenti per malattie facili a svilupparsi a bordo, l'aumento del prezzo del carbone, ecc.;

Considerato che, ove si faccia un confronto fra questi noli massimi proposti dai vettori ed i prezzi che i passeggeri ordinari di 3^a classe alle tariffe correnti debbono pagare sopra linee di ugual percorso, è agevole scorgere che il nolo massimo proposto dai vettori per ogni emigrante su una data linea non raggiunge i due terzi del prezzo che pagherebbero se fossero passeggeri ordinari di 3^a classe;

Che infine le proposte dei vettori per il 1° quadrimestre 1903 non sono superiori ai noli praticati già in passato, come avvenne nell'ultimo quadrimestre del 1901, quando il vettore andò soggetto ai maggiori oneri della nuova legge che allora entrava in vigore;

Per tali considerazioni il Consiglio ad unanimità è di avviso che le domande dei vettori non siano da considerarsi esagerate, e che delle soverchie riduzioni non sarebbero pienamente giustificate. Sempre però nello stabilire i noli dovrà tenersi conto, come accenna il relatore, dell'equità di una maggiore retribuzione per le linee di maggior percorso, quali sono quelle dell'America del Sud; ed anche per tale considerazione ritiene il Consiglio che i noli proposti dai vettori pel 1° quadrimestre del 1903 possano accettarsi, eccezione fatta solamente per la Hamburg-Amerika Line (linea degli Stati Uniti), per cui si ritiene equo il nolo approvato dal Commissariato, e per la Società dei Transports Maritimes (linee del Brasile), per cui si proporrebbe una cifra media fra il nolo richiesto dal vettore e quello approvato dal Commissariato.

SANGUINETI — GUERCI — FIORITO — DI BROCCETTI
MARTINEZ — GUALTERIO.