



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1906.

N. 4.

SOMMARIO.

Decreto e relazione sui prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti
nel primo quadrimestre dell'anno 1906.



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO F. C.
VIA UMBRIA

1906



1800

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1906.

N. 4.

SOMMARIO.

Decreto e relazione sui prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti
nel primo quadrimestre dell'anno 1906.



COLLEZIONE
PAOLO CRESCI

ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.

VIA UMBRIA

1906

PREZZI DEI NOLI

per il trasporto degli emigranti nel 1° quadrimestre 1906.

1) Decreto del Ministro degli affari esteri che stabilisce i noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 1° quadrimestre 1906 ⁽¹⁾.

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

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

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

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

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

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

Sentito il parere del Consiglio Superiore di Marina;

Decreta:

Sono stabiliti i seguenti noli massimi, pel trasporto di emigranti, dal 1° gennaio al 30 aprile 1906, senza alcun pregiudizio delle deliberazioni circa le concessioni delle patenti di vettore pel 1906:

(1) Il decreto del Ministro degli affari esteri, riportato nel presente fascicolo del Bollettino, è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 292 del 16 dicembre 1905.

Navigazione Generale Italiana.

PIROSCAFI	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans		
Umbria	180	205	178	190
Sicilia	180	205	178	190
Sardegna	180	205	178	190
Liguria	180	205	178	190
Lombardia	180	205	178	190
Regina Margherita	180	205	178	190
Orione	180	205	178	190
Sirio	180	205	178	190
Perseo	180	205	178	190
Vincenzo Florio	155	180	160	170
Il Piemonte	142	167	150	160
Italia	142	167	150	160
Marco Minghetti	140	165	143	155

La Veloce.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)	CENTRO
				AMERICA (1)
Italia	180	178	190	200
Savoia	180	178	190	200
Nord America	180	178	190	200
Venezuela	180	178	190	200
Centro America	180	178	190	200
Duca di Galliera	170	168	180	200
Duchessa di Genova	170	168	180	200
Città di Napoli	165	163	175	200
Washington	160	163	170	195
Città di Milano	158	163	170	195
Città di Torino	158	163	170	195
Città di Genova	135	140	150	190
Città di Reggio	128	133	140	—

(1) Dall'Italia per Trinidad, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Sabanilla e Puerto Limon. Per la destinazione di Colon: lire 205 per i piroscafi Italia, Savoia, Nord America, Venezuela, Centro America, Duca di Galliera, Duchessa di Genova e Città di Napoli; lire 200 per i piroscafi Washington, Città di Milano e Città di Torino, e lire 195 per il piroscafo Città di Genova.

Lloyd Italiano.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Florida	180	175	190
Mendoza	180	175	190
Indiana	175	170	185

Norddeutscher Lloyd.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Königin Luise	180
Lahn	180
König Albert	180
Hohenzollern	180
Prinzess Irene	180
Neckar	175
Weimar	170

Hamburg-Amerika Linie.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Deutschland	180
Hamburg	180
Moltke	180
Prinz Oscar	165
Prinz Adalbert	165

La Patria.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Madonna	180
Germania	175
Roma	175
Gallia	137
Patria	137
Massilia	128

White Star Line.

PIROSCAFI	STATI UNITI	
	Nuova York	Boston
Republic	180	180
Romanic	180	180
Canopic	180	180
Cretic	180	180

(1)

Italia.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Siena	165	173	180
Bologna	165	173	180
Revenna	160	168	175
Toscana	160	168	175

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

Anglo-Italiana.

PIROSCAFI	STATI UNITI	
	Nuova York	Nuova Orleans
Italia	165	190
Calabria	158	185
Perugia	158	185
Algeria	128	155

Ottavio Zino.

PIROSCAFI	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans		
Equità	145	170	155	160
Attività	140	165	152	157

Giuseppe Fornari.

PIROSCAFI	STATI UNITI		PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans	
Francesca	150	175	160
Sicilian Prince	145	170	150
Napolitan Prince	140	165	145
Gerty	130	155	140
Giulia	130	155	140

Compagnia Transatlantica di Barcellona.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)	CENTRO AMERICA
Buenos Aires	155	170	190
Léon XIII.	155	170	190
Manuel Calvo	155	170	190
P. de Satrustegui	155	170	190
Montevideo	155	170	190
Montserrat	155	170	190
Cataluña	155	170	190
Antonio Lopez	155	170	190

(1)

La Ligure-Brasiliana.

PIROSCAFI	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Re Umberto.	160	165
Rio Amazonas	160	165
Minas	160	165

(1) Per Puerto Rico e Habana; lire 195 per Puerto Limon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra; lire 200 per Colon, e lire 215 per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad Habana.

Société Générale de Transports maritimes à vapeur.

PIROSCAFI	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Algérie	158	165
Espagne	158	165
Italie	158	165
France	158	165
Aquitaine	153	160
Provence	153	160
Les Alpes	148	155
Les Andes	148	155
Poitou	148	155

Vincenzo Finizio.

PIROSCAFO	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans		
Città di New-York	128	155	133	140

Società Anonima Genovese.

PIROSCAFO	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Governor	160

Compagnie Générale Transatlantique.

PIROSCAFI	STATI UNITI (dall'Havre a Nuova York) (1)
La Lorraine	145
La Savoie	145
L'Aquitaine	140
La Bretagne	140
La Champagne	140
La Gascogne	140
La Touraine	140

Roma, addì 16 dicembre 1905.

Il Ministro
TITTONI.

(1) La *Compagnie Générale Transatlantique* fu autorizzata a vendere biglietti pel viaggio Havre-Nuova York, per mezzo dei 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.

2) Relazione sui noli massimi pel trasporto degli emigranti, nel primo quadrimestre 1906.

Il Commissariato ha proceduto, a norma di legge, alla revisione dei noli pel trasporto degli emigranti per il 1° quadrimestre 1906. Non avendo le proposte fatte dai vettori, e su cui essi hanno insistito, potuto essere approvate, si rese necessario seguire la procedura stabilita dall'articolo 14 della legge sull'emigrazione.

Si rende conto qui appresso delle ragioni che indussero il Ministro degli affari esteri a fissare i noli nella misura determinata col decreto del 16 dicembre 1905 (1) e si espongono altresì gli argomenti presentati dai vettori in sostegno delle loro domande.

Quasi tutti i vettori chiesero noli superiori a quelli stabiliti pel 3° quadrimestre 1905. Soltanto la " Navigazione Generale Italiana „, " La Veloce „ e " La Ligure-Brasiliana „ proposero gli stessi prezzi stabiliti pei loro piroscafi nel 3° quadrimestre, riducendo così le proposte fatte nei quadrimestri precedenti e che erano state respinte così dal Consiglio Superiore di Marina, come dal Commissariato e dal Ministro degli affari esteri. Parimenti i vettori " Patria „, " Fornari „, " Zino „ e " Finizio „ proposero noli inferiori a quelli chiesti nei quadrimestri precedenti, ma che superavano quelli stabiliti pel 3° quadrimestre. Invece l' " Anglo Italiana „, l' " Italia „, la " Transatlantique Havre „, la " Transatlantica di Barcellona „ e i " Transports Maritimes „ riprodussero le precedenti domande, già non accolte nei precedenti quadrimestri; e il " Norddeutscher Lloyd „ e la " White

(1) V. decreto precedentemente riprodotto.

Star Line „, chiesero noli ancora superiori a quelli domandati nei precedenti quadrimestri.

La maggior parte dei vettori quindi continua nel sistema finora usato, di chiedere cioè prezzi superiori a quelli che così il Commissariato, come l'onorevole Consiglio Superiore di Marina e il Ministro degli affari esteri hanno consentito, e che senza dubbio sono largamente remunerativi.

Nè ciò può recare sorpresa, poichè i vettori, esercitando la loro industria a fine di lucro, cercano di trarne i maggiori profitti; e a questo fine desiderano di rialzare i prezzi fino al maggior limite possibile, ossia fino a che il rialzo di prezzo non porti una riduzione nella domanda di trasporti o un aumento nella concorrenza. Ma, date le attuali condizioni in cui si svolge questo traffico, un aumento improvviso di concorrenza non è possibile, sia pel sistema della nostra legge e per gli accordi fra le varie Compagnie, come per l'importanza dei capitali che richiede l'industria e l'investimento lungo e di conseguenza aleatorio di essi. Nè d'altra parte oscillazioni di prezzo — se contenute in limiti non eccessivi — possono avere influenza sulla domanda di trasporti da parte degli emigranti, poichè la decisione di emigrare ha tanta importanza nella vita di un uomo ed è determinata da motivi così complessi, che una differenza non elevata nei prezzi di trasporto non può influire sensibilmente sulla decisione stessa.

In conseguenza i vettori si trovano in una speciale condizione; ed il mercato dei noli per gli emigranti ha acquistato delle caratteristiche particolari, diverse da quelle dei mercati in cui agisce pienamente la libera concorrenza. In altri termini i prezzi di trasporto si formano quasi in condizioni di monopolio; ed è appunto, per evitare le conseguenze dannose per gli emigranti, derivanti da ciò, che la legge ha stabilito la determinazione dei noli massimi.

Si è cioè voluto che lo Stato limitasse la libertà dei vettori col fissare dei prezzi massimi, che, pur lasciando agl'imprenditori un sufficiente margine di profitto, non consentissero ad essi di trarre degli utili eccessivi non rispondenti alle condizioni del mercato. E

per l'esercizio di questo potere da parte degli organi dello Stato la legge ha indicato la procedura da seguire e stabilito che i noli fossero determinati in rapporto alle condizioni economiche delle diverse linee, alle caratteristiche dei piroscafi e al servizio fatto nel riguardo degli emigranti. E si è pure voluto che i prezzi fossero riveduti periodicamente, perchè si potessero introdurre nelle tariffe quelle variazioni che fossero suggerite dai mutamenti nelle condizioni dell'esercizio delle linee o da un migliore accertamento delle qualità dei trasporti.

Queste disposizioni — che si è creduto opportuno richiamare di fronte ai rilievi di diversi vettori — tracciano la via seguita e spiegano i criteri a cui si informò il Commissariato nell'esame delle proposte dei vettori.

Tale esame fu condotto — conformemente alla legge — sulla base cioè di ampie notizie raccolte così sulle condizioni generali del mercato dei noli, come su quelle particolari delle linee per le Americhe che muovono dall'Italia, e tenendo conto dei pareri dati dagli organi consultivi indicati dalla legge (Direzione generale della marina mercantile e Camere di commercio delle principali città marittime).

Dalle notizie raccolte è risultato che il mercato generale dei noli non ha subito, per quanto riguarda il trasporto dei passeggeri di 3^a classe in viaggi transatlantici, notevoli variazioni. Infatti dai dati forniti dai regi Consoli e dalle Camere di commercio delle principali città marittime e che si leggono nell'allegato *B* si ricava che:

a) nei porti del Mediterraneo (Marsiglia, Barcellona, Fiume, Trieste), i prezzi di passaggio per l'America sono rimasti pressochè immutati, essendosi avute solo insignificanti variazioni;

b) nei porti del Nord Europa si è avuto un lieve ribasso nei noli praticati dal "Norddeutscher Lloyd", da Amburgo per New York e un rialzo nei prezzi per le destinazioni del Nord America praticati dalle varie Compagnie nei porti di Anversa, Rotterdam e Havre. Questo fatto, a quanto pare, è dovuto alla maggiore affluenza d'emigranti che vi fu negli ultimi mesi in questi tre porti a causa delle condizioni sanitarie della Germania settentrionale;

c) nei porti dell'America i noli per le destinazioni dell'Europa sono rimasti invariati, eccetto che a New-York, a Boston e a Filadelfia dove i prezzi hanno subito un rialzo assai notevole. Come è noto, in questi porti durava da tempo una guerra vivace di tariffe, che aveva ridotto i noli a limiti bassissimi, e cioè da dollari 15 a 20. Ma, in una recente conferenza, i vettori sono venuti ad un accordo ed i noli hanno raggiunto i livelli normali.

In complesso quindi i prezzi di trasporto per viaggi transatlantici si mantengono nei limiti consueti, che stanno in relazione, da una parte col movimento di passeggeri, e dall'altra colla qualità del materiale e colle particolari intese stabilite fra le grandi Compagnie.

In Italia, per quanto riguarda i prezzi praticati dai vettori, non vi è stata alcuna variazione, poichè questi continuano a non discostarsi dai limiti massimi consentiti dal Commissariato o dal Ministro degli affari esteri. E ciò facilmente si intende, poichè la domanda di trasporti in terza classe è sempre assai abbondante; ed anzi è continuata ad aumentare, nonostante avesse già raggiunto delle proporzioni che pareva non potessero superarsi.

Il numero complessivo degli emigranti partiti dall'Italia per destinazioni transoceaniche nell'anno 1905 è stato di 368,154 persone; ha superato quindi la cifra massima finora raggiunta e cioè quella di 275,339 nel 1903, con un aumento di 92,815 persone (1).

Nè il numero dei mezzi di trasporto, nè il loro tonnellaggio sono cresciuti in proporzione; onde, senza dubbio, oltre ad un aumento, si è avuta una intensificazione di questo speciale traffico. E a ciò ha pure corrisposto un miglioramento negli altri elementi del traffico su cui è fondata l'industria dei vettori (trasporto di passeggeri di classe e di merci).

(1) Indichiamo il movimento degli emigranti partiti dall'Italia negli anni 1902-1905.

1902.	252,234
1903.	275,339
1904.	223,102
1905.	368,154

Ma gioverà passare a considerare più partitamente le condizioni delle linee esercitate dai vettori di emigranti.

Linea degli Stati Uniti. — L'emigrazione italiana per gli Stati Uniti, elevatasi fortemente nell'ultimo decennio, ha continuato a crescere negli ultimi quattro anni. Infatti dai porti d'Italia sono partite 183,388 persone, nel 1902; 207,869 nel 1903; 138,835 nel 1904; e 247,131 nel 1905. Solo l'anno 1904 presenta una riduzione dell'emigrazione italiana; e ciò a causa delle speciali condizioni della Confederazione Nord-Americana per l'elezione del Presidente ed il ristagno degli affari che ne fu conseguenza.

Ma corrispondente all'aumento dell'emigrazione non è stato l'aumento del materiale impiegato su questa linea, come si desume dal seguente prospetto, dove sono messi a raffronto i dati relativi al movimento degli emigranti e al numero e tonnellaggio dei piroscafi, pei singoli quadrimestri degli anni 1902, 1903, 1904 e 1905.

Linea degli Stati Uniti.

	1901			1902			1903			1904			1905			
	3° quadri- mestre	1° quadri- mestre	2° quadri- mestre	3° quadri- mestre	1° quadri- mestre	2° quadri- mestre	3° quadri- mestre	1° quadri- mestre	2° quadri- mestre	3° quadri- mestre	1° quadri- mestre	2° quadri- mestre	3° quadri- mestre	1° quadri- mestre	2° quadri- mestre	3° quadri- mestre
Numero dei piroscafi . .	54	86	75	64	101	70	61	93	63	61	98	84	73			
Tonnellaggio netto com- plessivo delle navi . .	145,720	235,231	202,912	178,928	310,496	208,833	185,424	342,061	222,493	246,160	374,696	320,863	297,350			
Tonnellaggio netto me- dio per viaggio	2,699	2,735	2,705	2,796	3,074	2,983	3,040	3,678	3,532	4,035	3,721	3,820	4,073			
Numero complessivo dei passeggeri di 3° classe trasportati	33,270	73,423	60,523	49,442	100,654	61,282	45,933	84,045	32,236	22,554	107,384	87,762	51,985			
Media dei passeggeri di 3° classe imbarcati per ogni viaggio	616	854	807	773	997	876	753	904	512	370	1,096	1,045	712			

Come si rileva dal prospetto che precede, la cifra media degli emigranti trasportati in ogni viaggio nei tre quadrimestri del 1905 è stata, e notevolmente, superiore a quella dei corrispondenti periodi degli anni precedenti. Ed è specialmente degno di nota che, nonostante l'aumento del numero dei piroscafi impiegati, le medie degli emigranti trasportati nel 2° e 3° quadrimestre sono abbastanza elevate, mentre, di solito negli anni precedenti erano scarse.

Questo fatto contribuisce a rendere migliori le condizioni della linea e ad assicurare una maggiore stabilità e regolarità nell'esercizio di essa. Si può prevedere che questa più regolare distribuzione nei vari quadrimestri dell'anno si manterrà, in quanto è dovuta, in gran parte, all'aumento nel numero delle donne e dei bambini partiti dall'Italia per gli Stati Uniti, che viaggiano in maggioranza nell'estate e nell'autunno. E tale aumento dell'emigrazione di donne e di bambini, che si può ricollegare con il recente sviluppo dei nostri nuclei coloniali negli Stati Uniti, sembra che non debba tanto presto cessare.

Ma, oltre che per il maggior numero dei passeggeri di terza classe partiti, le condizioni della linea si sono migliorate anche per quanto riguarda gli altri elementi del traffico:

1. I *rimpatri* continuano ad essere numerosi e ciò per il moltiplicarsi dei rapporti fra l'Italia e gli Stati Uniti ed il crescere dell'emigrazione temporanea e periodica per Nord America.

Nell'anno 1905 dai piroscafi provenienti dagli Stati Uniti sono sbarcati nei porti del Regno 68,821 passeggeri di terza classe di fronte a 78,233 nel 1903 e a 52,216 nel 1902. La cifra del 1904 fu eccezionalmente elevata, e cioè di 129,231, pel ristagno degli affari dovuto all'elezione presidenziale, a cui sopra si è accennato. Ma è da tener presente che proprio nel tempo in cui cominciò l'aumento dei rimpatri, i noli di ritorno discesero a cifre bassissime per la guerra di tariffe: onde si può ritenere, che per quanto riguarda l'esercizio economico della linea, questa parte del traffico non abbia dato nel 1904 benefici maggiori che nell'anno attuale.

2. *Movimento di passeggeri di classe.* — È anch'esso in aumento perchè l'abbondanza del materiale impiegato nelle linee Stati Uniti-

Italia e il miglioramento, sia pure parziale di esso, hanno attirato per la via del Mediterraneo buona parte dei turisti americani che vengono in Europa. E appunto perciò vengono impiegati in alcuni mesi dell'anno, specialmente pel trasporto dei passeggeri di classe, piroscafi di primissimo ordine, che prima non venivano distolti dalle linee del Nord.

Inoltre è da tener presente che cresce anche il numero dei lavoratori e dei piccoli borghesi che viaggiano in seconda classe e che appunto perciò non sono compresi nelle statistiche degli emigranti che riguardano solo i passeggeri di terza classe.

3. *Movimento delle merci.* — È pure esso in aumento, meno per le importazioni dagli Stati Uniti in Italia e assai di più per le esportazioni. Secondo le nostre statistiche ufficiali, dall'Italia si esportarono direttamente per la Confederazione americana, merci per un valore complessivo di 137 milioni nel 1901 e di 190 milioni nel 1904. In quattro anni cioè si ebbe un aumento di esportazione per più che 50 milioni. E l'anno 1905 presenterà più favorevoli risultati, come il Commissariato ha potuto accertare sui dati forniti dalle dogane di Genova, Napoli, Palermo e Messina.

A questo proposito è da ricordare che è cresciuta — e notevolmente — la parte del traffico di merci che su questa linea è assorbita dai piroscafi in servizio di emigrazione, i quali fanno una concorrenza sempre più vittoriosa ai *trampers* che prima trasportavano la quasi totalità delle merci.

Linea del Plata. — La nostra emigrazione per l'Argentina negli ultimi anni era venuta diminuendo di numero e d'importanza a causa della crisi economica attraversata da quella Repubblica. Ma, superata la crisi, l'Argentina ha ripreso la sua felice attività economica e si è rinnovato per essa un periodo di prosperità e di promettente progresso. Nuove terre si mettono in valore, su terre già coltivate si intensifica la coltura e anche le industrie progrediscono. Tutto ciò naturalmente determina un'attiva domanda di mano d'opera e dà incremento all'emigrazione italiana.

Il numero dei lavoratori partiti dall'Italia, che era stato relativa-

mente basso nel 1902 e nel 1903 (e cioè rispettivamente di 32,100 e 40,581) e che si era elevato a 59,964 nel 1904, nell'anno 1905 è salito a 86,350.

Specialmente negli ultimi mesi del 1905 la domanda di trasporti pel Plata è stata così attiva che i vettori a stento hanno potuto farvi fronte, nonostante che tutti i piroscafi siano partiti al completo.

Del notevole incremento della nostra emigrazione pel Plata è documento il prospetto che segue, in cui sono confrontati pei singoli quadrimestri del 1902, del 1903, del 1904 e del 1905, le cifre degli emigranti partiti dai porti d'Italia e il numero e tonnelloaggio dei piroscafi impiegati.

Linea del Plata.

	1901			1902			1903			1904			1905			
	3° quadri- mestre	1° quadri- mestre	2° quadri- mestre	3° quadri- mestre	1° quadri- mestre	2° quadri- mestre	3° quadri- mestre	1° quadri- mestre	2° quadri- mestre	3° quadri- mestre	1° quadri- mestre	2° quadri- mestre	3° quadri- mestre	1° quadri- mestre	2° quadri- mestre	3° quadri- mestre
Numero dei piroscafi . .	48 (4)	38 (12)	30 (5)	35 (1)	31 (5)	29 (4)	41 (2)	28	23	44	32	28	52			
Tonnellaggio netto com- plessivo delle navi . .	109,069	88,972	71,717	88,601	75,341	71,575	103,086	68,706	60,682	103,375	80,636	70,705	140,622			
Tonnellaggio netto me- dio per viaggio	2,272	2,341	2,390	2,531	2,430	2,468	2,514	2,454	2,638	2,440	2,520	2,525	2,704			
Numero complessivo dei passeggeri di 3ª classe trasportati	28,883	9,232	5,717	17,151	7,065	5,888	27,628	8,105	7,138	37,293	12,695	9,619	51,255			
Media dei passeggeri di 3ª classe imbarcati per ogni viaggio.	602	243	191	490	228	203	674	289	310	848	397	344	986			

NB. — Fino a tutto il 1903 furono compresi i piroscafi con destinazione promiscua Brasile-Plata. Dal 1904 fu considerato il solo traffico pel Plata.

Dal prospetto si ricava che, nonostante il più copioso materiale impiegato nella linea, ogni piroscavo portò in media nell'ultimo quadrimestre 986 emigranti, mentre nel corrispondente quadrimestre dell'anno precedente la media fu di 848. Nel mese di novembre la media si elevò ancora ed arrivò a 1016; nel dicembre fu di 930.

Su questa linea poi i piroscavi in servizio di emigrazione trasportano — oltre a un numero notevole di passeggeri di classe in relazione con le cuccette disponibili — una rilevante quantità di merci, la quale è stata negli ultimi anni in aumento per la cresciuta esportazione dall'Italia per l'Argentina (che da 60 milioni di lire nel 1902 è salita a 129 milioni nel 1904).

Per avere un'idea quanto più esatta fosse possibile sul movimento complessivo di questa linea, il Commissariato ha fatto delle indagini particolari sul movimento dei passeggeri e delle merci trasportate dai piroscavi che hanno percorso la linea Italia-Plata nel 1905. E si indicano qui appresso le cifre che sono abbastanza rilevanti, nonostante non diano una raffigurazione completa del traffico, comprendendo soltanto il movimento del porto di Genova (che è però il principale per questo traffico) e non anche quello abbastanza forte degli altri porti italiani e dei porti intermedi di scalo.

**Movimento dei passeggeri e delle merci sulla linea del Plata
nel porto di Genova.**

	N. dei piroscavi	Tonnellaggio complessivo	ANDATA			RITORNO		
			Passeggeri		Merci	Passeggeri		Merci
			1 ^a e 2 ^a classe	3 ^a classe	— Tonn.	1 ^a e 2 ^a classe	3 ^a classe	— Tonn.
1° bimestre	19	45,982	438	6,766	17,797	328	994	15,600
2° "	18	42,367	569	6,566	14,199	621	3,001	13,362
3° "	19	46,844	428	5,275	15,934	947	3,260	15,108
4° "	22	56,579	565	5,373	23,375	857	3,133	15,145
5° "	29	74,454	1,204	27,677	22,675	633	2,262	28,650

Linea del Brasile. — L'emigrazione pel Brasile, diminuita nel 1903 a 10,835 persone, mantenutasi in cifra quasi eguale (10,957) nel 1904, è alquanto aumentata nell'anno 1905, raggiungendo la cifra di 15,029.

Vi è dunque un aumento che ha importanza per i vettori, in quanto che è diminuito il numero dei piroscafi impiegati su questa linea. Nell'anno in corso si sono avute 11 partenze dirette pel Brasile, mentre nel 1904 se ne erano avute 22. Nè è aumentato il numero delle navi dirette al Plata che hanno fatto scalo nei porti del Brasile.

In complesso adunque il traffico presenta un miglioramento rilevante così sulla linea del Plata e su quella degli Stati Uniti e in minor misura anche su quella del Brasile. E, se si guarda al rendimento economico delle linee, deve tenersi conto di un aumento non indifferente nei noli merci per le destinazioni d'America determinato dalla maggiore domanda di trasporti.

Di fronte a questo miglioramento del traffico, si oppone il rialzo dei prezzi dei carboni nei porti d'Italia verificatosi di recente, in misura variabile da 2 a 3 lire e un rialzo nei prezzi di alcuni generi di consumo, segnatamente dei vini e delle farine.

Ma è da osservare riguardo ai carboni che l'aumento avvenuto non eleva i prezzi al di là dei limiti ordinari, e che queste oscillazioni dei prezzi non possono avere influenza su tutti i vettori, i quali, d'ordinario, fanno le loro provviste mediante contratti a lunga scadenza. E parimenti per le vettovaglie il maggior prezzo di alcuni generi di consumo non può avere influenza sui vettori, i quali, ordinariamente, o provvedono alle forniture dei viveri mediante contratti a lunga scadenza, o fanno degli acquisti in grande; senza notare che i prezzi dei vini hanno di recente subito un leggero ribasso. In ogni caso poi un piccolo aumento sui generi di consumo degli emigranti non può avere che un'importanza quasi trascurabile nel complesso degli elementi che contribuiscono a formare i prezzi dei noli.

Di modo che, nè il rialzo dei prezzi dei carboni nè quello delle vettovaglie possono sensibilmente alterare i benefici che all'industria derivano dall'aumento del traffico.

Dato così un rapido sguardo alle condizioni del mercato dei noli, passiamo ad esaminare i pareri dei corpi consultivi interrogati.

La Camera di commercio di Genova, la quale rispecchia più da vicino gl'interessi dei vettori, esprime l'avviso che convenga mantenere i noli attuali, che dichiara assai ridotti, specie in rapporto con quelli praticati nei porti esteri. Aggiunge che per gli Stati Uniti vi sono particolari ragioni che non consigliano una riduzione.

Le Camere di Napoli e di Palermo danno anch'esse lo stesso parere; mentre quella di Messina conferma l'avviso manifestato nel precedente quadrimestre, che convenga cioè ridurre i noli di lire 20 per gli Stati Uniti, mantenendo invariati quelli pel Brasile e pel Plata.

La Camera di Venezia infine osserva che i noli per gli emigranti sono più vantaggiosi dei noli merci e che lasciano un assai largo margine di profitto. Consiglia quindi che, al momento opportuno, si apporti una riduzione generale; mentre opina che pel quadrimestre venturo si potrebbero mantenere i noli attuali, in vista delle presenti condizioni.

Degli ispettori di emigrazione — che hanno speciale conoscenza pratica del mercato — quello di Napoli rileva le favorevoli condizioni delle linee esercitate dai vettori e ritiene che i noli praticati siano ancora alti, specialmente per la linea del Nord America: consiglia quindi una riduzione generale di 5 lire. L'ispettore di Palermo e quello di Messina notano anch'essi che è aumentato non solo il movimento dei passeggeri ma anche quello delle merci; e mentre il secondo è contrario ad ogni aumento di prezzi, il primo propone che vengano ridotti di 5 lire. L'ispettore di Genova poi crede che non convenga variare i noli in vigore.

Infine la Direzione generale della Marina mercantile esprime il parere che si possono ridurre di lire 5 i noli per le linee del Plata, del Brasile e degli Stati Uniti.

Il Commissariato valutò con la maggiore attenzione le notizie raccolte ed i pareri avuti, e trasse il convincimento che fosse necessario portare una riduzione nei noli attualmente in vigore; e ciò pel notevole miglioramento delle condizioni delle linee esercitate dai vettori,

che non è certamente compensato dai rialzi nei prezzi dei carboni e di parte delle vettovaglie.

Circa la misura di tale ribasso il Commissariato credette che fosse equo limitarla a lire 5 per la linea degli Stati Uniti; e ciò in conformità al parere della Direzione generale della Marina mercantile. Per la linea del Plata si ebbe a considerare che l'incremento notevole del traffico poteva legittimare una riduzione in cifra maggiore e cioè in lire 10, la quale riduzione avrebbe portato i noli agli stessi saggi liberamente accettati dai vettori nel 1902, quando il traffico era minore. Ma, tenuto presente che su questa linea gl'interessi nazionali hanno una particolare importanza e volendo aderire all'autorevole parere della Direzione generale della Marina mercantile, parve doversi mantenere la riduzione nel limite di lire 5. Per consimili ragioni si credette di limitare la diminuzione dei prezzi pel Brasile a lire 2.

Il Commissariato propose di applicare queste riduzioni per tutti i piroscafi, ed inoltre, allo scopo di meglio graduare i prezzi, propose altresì di apportare alcune ulteriori e particolari riduzioni di lire 5 per vari piroscafi e cioè per i seguenti :

<i>Marco Minghetti</i>	}	della " Navigazione Generale Italiana „.
<i>Vincenzo Florio</i>		
<i>Il Piemonte</i>		
<i>Italia</i>		
<i>Duca di Galliera</i>	}	della " Veloce „.
<i>Duchessa di Genova</i>		
<i>Città di Napoli</i>		
<i>Città di Genova</i>		
<i>Napolitan Prince</i>		del vettore " Fornari „.

Comunicare le determinazioni del Commissariato ai vettori, avuta anche una conferenza con essi per sentirne a voce le ragioni e discuterle, senza che però fosse possibile di venire ad un accordo, i vari vettori dichiararono di non accettare i noli che il Commissariato era disposto ad approvare, ed invocarono fosse seguita la procedura di cui all'articolo 14.

La controversia fu quindi portata innanzi al Consiglio Superiore

di Marina, secondo che la legge richiede; e si riassumono qui appresso i motivi da essi addotti con le osservazioni che il Commissariato credeva di contrapporvi.

La " Navigazione Generale Italiana „ rileva che i noli non dovrebbero essere variati in relazione con l'andamento dei traffici. Ma ciò è contraddetto dalle finalità delle disposizioni di legge su ricordate, ed è anche in contrasto con quanto la stessa Compagnia ha dichiarato in precedenti quadrimestri. Essa infatti, determinandosi i noli per il primo quadrimestre 1903, insistette per avere un aumento per la linea del Plata, a causa della riduzione nel numero dei passeggeri che allora si verificava; e l'aumento chiesto fu allora concesso per queste ragioni. In quadrimestri successivi, per gli stessi motivi, la Società chiese ed ottenne un altro aumento di lire 5, sempre per la linea del Plata. Sarebbe quindi evidentemente ingiusto che si dovesse tener conto delle condizioni del traffico per rialzare i noli, e non se ne dovesse tener conto per ridurli.

Per la linea degli Stati Uniti la Compagnia nega la tendenza all'aumento dell'emigrazione, che è invece dimostrato dalle statistiche su riportate; e mette in rilievo la diminuzione nei ritorni, i cui limiti e la cui importanza sono stati sopra chiariti.

Per la linea del Plata la Compagnia osserva che anche per questa il numero dei rimpatri è minore che negli anni precedenti, ed accenna a ribassi dei noli merci per alcune voci. Ma la riduzione nei ritorni è esuberantemente compensata dagli altri elementi del traffico; mentre dai dati raccolti dal Commissariato risulta che i noli merci pel Plata sono in sensibile aumento.

In generale, per quanto riguarda le condizioni di esercizio, la Compagnia rileva che le spese avrebbero una progressiva tendenza all'aumento. E in sostegno di ciò adduce il rialzo dei prezzi dei carboni e del vino, l'aumento delle persone dell'equipaggio, l'obbligo delle tavole a bordo per la linea degli Stati Uniti, che ridurrebbe la capacità dei piroscafi del 10 per cento. In proposito si osserva che per i carboni, come fu sopra accennato, si tratta di un aumento non straordinario, che può considerarsi rientri nelle normali oscillazioni di prezzo e che

succede ad una recente diminuzione. Oltre di che, si può supporre che l'aumento stesso non avrà alcuna conseguenza per una grande Compagnia, come la Navigazione Generale Italiana, che fa le sue provviste con contratti di una certa durata e che non risente quindi le temporanee variazioni di prezzi. Si aggiunga che per la linea di New York (il cui esercizio ha la maggiore importanza nel quadrimestre da gennaio ad aprile) i vettori si provvedono a buone condizioni nel porto di New York, dove i prezzi non hanno subito aumento.

Circa il rialzo dei prezzi dei vini, pur ammettendo come esatto quanto asserisce la Navigazione Generale Italiana, e cioè che esso sia stato di lire 6 ad ettolitro per quelli di 12 gradi di alcoolicità, da fornirsi agli emigranti, va considerato che, secondo le prescrizioni vigenti, ad ogni adulto a bordo devono essere dati 3.5 litri la settimana. Quindi l'aumento non sarebbe che di 21 centesimi la settimana per ogni persona adulta.

Pel personale poi non è esatto quanto afferma la Società, che sia stato imposto un maggior numero di persone pel servizio degli emigranti, e specialmente di capistiva. Il Commissariato si limitò a raccomandare l'osservanza delle disposizioni in vigore fin dal 1901.

Circa le tavole per le linee degli Stati Uniti, si rileva che una legge americana del 2 agosto 1882 prescrive che gli emigranti diretti alla Confederazione consumino i loro pasti su speciali tavole. Ma questo obbligo, la cui osservanza non è stata richiesta dalle Autorità federali con rigore se non per qualche ultimo viaggio, non ha portato per i vettori un sacrificio di spazio a bordo. Ed anche nel tempo in cui le Autorità americane hanno usato la maggiore severità, le Compagnie hanno provveduto senza danno dei loro interessi.

Da ultimo la Navigazione Generale Italiana sostiene che i noli dei porti esteri sono più vantaggiosi di quelli dei porti del Mediterraneo. Ma ciò, se può apparire vero in qualche caso, considerando le sole cifre delle tariffe, non risulta poi esatto, ove si tenga conto dell'importanza del movimento e della qualità del materiale; tanto vero che numerose Compagnie estere hanno trovato convenienza a distogliere piroscafi dai porti del Nord-Europa e inviarli in quelli italiani.

La Compagnia si oppose poi ai ribassi per i piroscafi *Italia* e *Il Piemonte* da essa noleggiati; non a quelli pel *Marco Minghetti* e pel *Vincenzo Florio*. Oltre alla Compagnia, anche gli armatori dei due piroscafi, *Italia* e *Il Piemonte*, ditta Capuccio di Torino, e ditta Peirce Brothers di Messina, insisterono per un aumento dei prezzi, ma delle loro domande non si può tener conto, non avendo essi veste giuridica per ingerirsi nella determinazione dei noli assegnati a navi che figurano noleggiate e per le quali solo il vettore può intervenire.

L'argomento addotto dalla Navigazione Generale per non accettare il ribasso di nolo di questi due piroscafi fu che essi sono pressochè nuovi; e ciò non si contesta. Deve però osservarsi che si tratta di *cargo-boats* adattati alla men peggio per il trasporto degli emigranti, di velocità limitata e che varie volte hanno impiegato nella traversata più giorni di quelli annunziati. Così l'*Italia* come il *Piemonte* risentono i difetti dell'insufficienza del tipo e dell'inidoneità del personale; e i regi Commissari imbarcati su di essi sono concordi nel rilevare che il servizio a bordo lascia a desiderare e che gli adattamenti non sono soddisfacenti. Si tratta di piroscafi poco atti al servizio a cui si vollero adibiti; ed il Commissariato, perdurando gli inconvenienti lamentati, dovrà promuoverne l'esclusione dai servizi dell'emigrazione.

“ La Veloce „, oltre alle ragioni di indole generale presentate dalla “ Navigazione Generale Italiana „, ne adduce qualche altra. Essa afferma che le correnti migratorie seguono una tendenza normale essendo più intense, a seconda delle linee, in alcune stagioni e meno intense in altre; e circa le altre parti del traffico nega che sia avvenuto un miglioramento, sostenendo che il Commissariato non debba in ogni caso tener conto di questi elementi.

Si oppone a queste considerazioni che l'incremento dell'emigrazione è un fatto indiscutibile e che il numero dei passeggeri di terza classe partiti dall'Italia per le varie destinazioni di America è andato crescendo nei diversi quadrimestri dell'anno in confronto dei corrispondenti quadrimestri del 1904, come è provato dai confronti statistici sopra istituiti. Rispetto agli altri elementi del traffico il Commissariato non ammette che se ne possa prescindere, perchè nella valu-

tazione delle condizioni di una azienda industriale sarebbe assurdo tener calcolo di tutte le spese e solo di parte dei proventi. Nè possono essere messi in dubbio gli elementi di fatto già più addietro richiamati circa l'aumento dei passeggeri di classe in viaggi transoceanici, e il maggiore sviluppo del traffico delle merci.

La stessa Società poi, circa le riduzioni speciali ad alcuni suoi piroscafi, osserva che i prezzi del *Città di Genova* (ex *Matteo Bruzzo*) erano già stati diminuiti precedentemente e contesta la legittimità di una seconda riduzione.

Ma è da osservare che si tratta di piroscafo vecchio, di limitato tonnellaggio, sul cui assetto interno e sulle cui condizioni igieniche quasi tutti i regi Commissari hanno fatto e continuano a fare rilievi talora di non lieve momento. Il *Città di Genova* è anche di velocità limitata, pur continuando ad avere prezzi superiori ai piroscafi di ultima categoria, da cui non è dissimile. Questo distacco, se è giustificato dal fatto che si tratta di nave adibita a linea regolare, non potrebbe essere reso maggiore senza ingiustizia.

La Compagnia insiste altresì perchè sia elevato il nolo al *Città di Reggio* da essa noleggiato e di proprietà dell'armatore Bertollo. Questi anzi ha redatto un lungo memoriale che è stato comunicato dal vettore.

In questo memoriale si istituiscono dei confronti, specialmente in base alla velocità fra il *Città di Reggio* ed altri piroscafi, addetti pur essi al trasporto degli emigranti. Tali confronti si prestano a diversi rilievi. Per esempio si paragonano i noli del *Città di Reggio* con quelli delle due navi germaniche *Antonina* e *La Plata* tolte già dalle linee d'Italia, e con quelli del *Piemonte* ed *Etruria* della " Navigazione Generale Italiana „ che da tempo non fanno più servizio di emigrazione. Ma a parte ciò, occorre appena avvertire che non si possono istituire paragoni fra piroscafi esclusivamente in base alle singole caratteristiche di essi, ma tenendo conto del complesso degli elementi che costituiscono le qualità dei trasporti. E il *Città di Reggio*, oltre ad avere velocità assai scarsa, ha adattamenti insufficienti ed è giudicato da parecchi regi Commissari poco adatto al servizio di emigrazione.

Il *Lloyd Italiano*, oltre agli argomenti comuni agli altri vettori rispetto all'aumento dei prezzi del combustibile, del vino e così via, ne adduce altri. Secondo l'opinione di questa Società il costo dei piroscafi è cresciuto in questi ultimi mesi del 10 per cento, e l'incremento dell'emigrazione pel Plata è dovuto all'avviarsi verso l'Argentina di parte degli emigranti meridionali che i vettori debbono trasportare a loro spese a Genova. Ma giova notare che transitorie oscillazioni nel costo del materiale nautico — se possono avere influenza per un vettore — non debbono influire nelle valutazioni dei noli, le quali hanno a loro base le condizioni generali dell'esercizio. E del resto questo aumento di costo — di cui il Commissariato non ha notizia — succede alle forti riduzioni sul prezzo delle navi, avutesi negli ultimi anni, e che sono dovute così ai progressi tecnici dell'industria delle costruzioni come alla copiosa produzione.

Circa al fatto che è cresciuta l'emigrazione meridionale pel Plata, non pare che esso possa agire sulla determinazione dei noli, poichè questi sono stabiliti dai porti di partenza e non dai luoghi di residenza. E se i vettori danno talvolta il passaggio gratuito da Palermo, Messina o Napoli per Genova, lo fanno per ragioni di concorrenza e perchè trovano tornaconto a concentrare gli emigranti in Genova anzichè andarli a prendere nei diversi porti.

La Società infine ricorda i buoni adattamenti dei suoi piroscafi; ma è appunto perciò che i prezzi ad essi assegnati sono superiori a quelli di navi pur esse moderne e di pari velocità. Se tali condizioni non sussistessero si dovrebbero ribassare i noli dei piroscafi del *Lloyd*.

Gli altri vettori italiani, Società "Italia", "Ligure Brasiliana", "Ottavio Zino", "Società Anonima Genovese", e "Vincenzo Finizio", ripetono, con qualche differenza di forma ma non di sostanza, gli argomenti precedentemente confutati. Inoltre mettono in rilievo la inopportunità di ridurre i noli pel Plata nel 1° quadrimestre in cui l'emigrazione di ordinario diminuisce; il signor Zino aggiunge che nei porti del Brasile i vettori hanno avuto un aggravio di spese per le sfavorevoli condizioni del cambio: la "Ligure Brasiliana" rileva l'aumento del materiale impiegato nelle linee di emigrazione.

Ma se è vero che le partenze dall'Italia pel Plata diminuiscono nel 1° quadrimestre dell'anno in confronto dell'ultimo, aumentano però i ritorni e diminuisce il materiale impiegato sulla linea. E poi i noli debbono determinarsi tenendo conto dell'andamento generale del mercato che, come si è detto, è propizio ai vettori.

Circa al mutato cam biodel Brasile, si osserva che esso è di indole transitoria, e che può influire in misura limitata sull'esercizio, e cioè solo per le spese da fare nei porti brasiliani. Mentre poi, come è stato sopra osservato, per la diminuzione del materiale impiegato su questa linea le condizioni di essa sono migliorate.

Nè maggior valore ha l'osservazione della " Ligure Brasiliana „ sul tonnellaggio delle navi impiegate pel trasporto degli emigranti sulle linee del Plata e degli Stati Uniti, poichè l'aumento — contenuto del resto in misura relativamente scarsa — è più che compensato dall'incremento del traffico.

Il " Norddeutscher Lloyd „, l' " Hamburg Amerika Linie „, la " White Star Line „, la " Compagnie Générale Transatlantique „, la Società " Anglo Italiana „ e la " Patria „, che esercitano la linea degli Stati Uniti e dispongono di materiale straniero, rinnovarono pur essi le considerazioni sopra esaminate sulla diminuzione dei ritorni, sul minore spazio disponibile a bordo per la rigorosa applicazione della legge americana, e così via.

Per questi vettori valgono le ragioni sopra addotte; ed anzi si deve aggiungere che i primi tre sono appunto quelli che, per le condizioni del loro materiale, hanno potuto trarre maggior profitto, oltre che dall'aumento nel numero di emigranti, anche di quello dei passeggeri di classe e dell'incremento del traffico.

Il " Norddeutscher Lloyd „ ricorda altresì che qualche suo recente bilancio si è chiuso a perdita; ma ciò non dimostra che sia passiva la linea del Mediterraneo, poichè il bilancio dell'azienda si compila sul complesso dell'esercizio delle linee. Esso chiede inoltre che i suoi piroscafi abbiano prezzo superiore a quello degli altri compresi nella prima categoria; mentre è già stato dimostrato che le navi del " Norddeutscher Lloyd „ — se sono in generale delle eccellenti unità nauti-

che — come mezzi di trasporto per gli emigranti non sono superiori ad altre di caratteristiche inferiori, dato che la miglior parte della nave e il maggiore spazio in coperta sono destinati ai passeggeri di classe.

L' " Amburghese „ domanda un trattamento particolare pel *Deutschland* in vista della sua eccezionale velocità (21 miglia all'ora in navigazione). Ma già il Commissariato pel 1° quadrimestre del 1905 concesse un nolo di L. 200, cioè superiore di L. 10 ai prezzi più elevati. Inoltre come ebbe a constatare un funzionario di quest'Ufficio e come dichiarò il R. Commissario imbarcato nell'unico viaggio in servizio di emigrazione compiuto dal piroscafo, esso ha locali per gli emigranti mediocri, sia per ubicazione che per adattamento. E ciò è del resto una conseguenza del tipo della nave.

I vettori " Fornari „ " Transatlantica di Barcellona „ e " Transports maritimes „ che dispongono di piroscafi di bandiera estera, i quali (ad eccezione di due del Fornari) non fanno una linea diretta tra l'Italia e le Americhe, non adducono in generale argomenti diversi da quelli portati dagli altri vettori.

Il Fornari particolarmente insiste nel chiedere una migliore graduazione dei suoi piroscafi. Ora è da osservare che alcuni dei piroscafi di questo vettore imbarcano emigranti stranieri in altri porti del Mediterraneo. E ciò dà luogo ad una confusione di gente di nazionalità diversa che riesce dannosa all'igiene e alla disciplina di bordo, come è rilevato dai RR. Commissari imbarcati su queste navi.

Si aggiunga per il *Sicilian* e il *Napolitan Prince* che, nonostante le loro discrete qualità nautiche, essi devono considerarsi come mezzi di trasporto scadenti, per il loro assetto, per le loro condizioni interne e pel modo come vi è disimpegnato il servizio.

Tenuto quindi conto delle qualità dei trasporti e della durata del viaggio, non si può elevare la classificazione di queste navi, che altrimenti verrebbero ad avere prezzi maggiori di quelli che, per un complesso di circostanze, loro spettano.

Il Consiglio Superiore di Marina ha aderito in massima ai criteri di riduzione proposti dal Commissariato, secondo che risulta dal parere

che si riporta in appendice alla presente Relazione. Solo si limitò a raccomandare che la particolare riduzione proposta per taluni piroscafi venga applicata solo nei limiti in cui fossero accertati nuovi elementi di inferiorità per quei piroscafi di cui già non si fosse tenuto conto nei precedenti quadrimestri.

Il Ministro degli affari esteri, esaminati tutti gli atti e tenuto conto del parere autorevole del Consiglio Superiore di Marina, fissò i noli nella misura stabilita dal citato Decreto del 16 dicembre 1905.

Il Commissariato, nell'aver presentate e sostenute le riduzioni di nolo, che poi furono accolte dall'on. Ministro, ritiene di aver fatto cosa giusta. Data la mancanza di concorrenza, i vettori cercano di mantenere prezzi elevati nonostante il non dubbio incremento del traffico. Ma le finalità della legge sarebbero frustrate se a questi desideri degli industriali non si opponesse la ferma azione tutelatrice dello Stato.

ALLEGATI ALLA RELAZIONE

ALLEGATO A.

Noli massimi stabiliti dal 1° quadrimestre 1902 fino al 1° quadrimestre 1906, confrontati coi noli proposti dai vettori e con quelli che il Commissariato avrebbe approvato per quest'ultimo quadrimestre.

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

Linea degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

<i>Navigazione Generale Italiana.</i>														
Umbria	185	195	200	200	200	200	190	190	190	185	185	180	180	
Sicilia	185	195	200	200	200	200	190	190	190	185	185	180	180	
Sardegna	185	195	200	200	200	200	190	190	190	185	185	180	180	
Liguria	185	195	200	200	200	200	190	190	190	185	185	180	180	
Lombardia	185	195	200	200	200	200	190	190	190	185	185	180	180	
Regina Margherita . .	—	195	200	200	200	200	190	190	190	185	185	180	180	
Orione	—	195	200	200	200	200	190	190	190	185	185	180	180	
Sirio	—	195	200	200	200	200	190	190	190	185	185	180	180	
Perseo	—	195	200	200	200	200	190	190	190	185	185	180	180	
Vincenzo Florio . . .	—	—	—	—	180	180	170	170	170	160	160	155	155	
Il Piemonte	—	—	—	—	—	—	—	—	160	152	152	142	142	
Italia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	152	152	142	142	
Marco Minghetti . . .	175	175	180	175	175	175	165	165	165	150	150	140	140	

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

Segue **Linea degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

<i>La Veloce.</i>										(a)			
Italia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	185	185	180	180
Savoia	185	195	200	200	200	200	190	190	190	185	185	180	180
Nord America	185	195	200	200	200	200	190	190	190	185	185	180	180
Centro America	185	195	200	200	200	200	190	190	190	185	185	180	180
Venezuela	185	195	200	200	200	200	190	190	190	185	185	180	180
Duca di Galliera	185	195	200	200	200	200	190	190	190	180	180	170	170
Duchessa di Genova	185	195	200	200	200	200	190	190	190	180	180	170	170
Città di Napoli	—	185	190	190	190	190	180	180	180	175	175	165	165
Washington	175	185	190	175	185	185	175	175	175	165	165	160	160
Città di Milano	175	175	180	175	175	175	168	168	168	163	163	158	158
Città di Torino	175	175	180	175	175	175	168	168	168	163	163	158	158
Città di Genova	175	175	180	175	175	175	165	160	155	145	145	135	135
Città di Reggio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	133	128	128
<i>La Patria.</i>													
Madonna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	185	190	180	180
Germania	—	—	195	195	195	195	185	185	185	180	190	175	175
Roma	180	185	190	195	195	195	185	185	185	190	190	175	175
Gallia	(b) 160	160	165	165	160	160	152	152	152	142	160	137	137
Patria	(b) 160	160	165	165	160	160	152	152	152	142	160	137	137
Massilia	(b) 160	150	150	150	150	150	143	143	143	133	150	128	128

(a) Nolo stabilito nel corso del quadrimestre.

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

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

Segue **Linea degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

<i>Anglo-Italiana.</i>													
Italia	—	—	—	185	185	175	175	175	170	185	165	165	
Calabria	(a) 160	160	170	175	175	175	168	168	163	175	158	158	
Perugia	(a) 160	160	170	175	175	175	168	168	163	175	158	158	
Algeria	(a) 150	150	150	150	150	150	143	143	143	133	150	128	128
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>													
Deutschland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	230	180	180
Hamburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	215	180	180
Moltke	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	215	180	180
Prinz Oscar	—	—	—	185	190	190	180	180	175	170	200	165	165
Prinz Adalbert	—	—	—	—	190	190	180	180	175	170	200	165	165
<i>Giuseppe Fornari.</i>													
Francesca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	170	150	150
Sicilian Prince	170	175	180	175	175	175	166	166	160	150	165	145	145
Napolitan Prince	—	175	170	175	175	175	166	166	160	150	165	140	140
Giulia	—	—	—	—	—	—	157	150	145	135	155	130	130
Gerty	—	—	—	—	—	—	157	150	145	135	150	130	130
<i>Ottavio Zino.</i>													
Equità	(b) 160	160	165	170	170	170	162	160	160	150	175	145	145
Attività	(b) 160	160	165	165	165	165	158	155	155	145	175	140	140
<i>Norädeutscher Lloyd.</i>													
Königin Luise	—	—	—	—	200	200	190	190	190	185	215	180	180
Lahn	185	195	200	200	200	200	190	190	190	185	215	180	180
König Albert	—	—	200	200	200	200	190	190	190	185	215	180	180
Hohenzollern	185	195	200	200	200	200	190	190	190	185	215	180	180
Prinzess Irene	—	—	200	200	200	200	190	190	190	185	215	180	180
Neckar	—	195	—	—	195	195	185	185	185	180	210	175	175
Weimar	—	—	—	—	—	—	—	—	180	175	205	170	170

(a) Per il 3° quadrimestre. Per i due quadrimestri precedenti il nolo massimo fu di lire 165.
 (b) Per il 3° quadrimestre. Per il 2° quadrimestre il nolo massimo fu di lire 165.

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

Segue Linea degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

<i>Italia.</i>													
Siena	—	—	—	—	—	—	—	—	—	170	200	165	165
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	170	200	165	165
Ravenna	—	—	—	—	—	—	—	170	170	165	190	160	160
Toscana	—	—	—	—	—	—	—	170	170	165	190	160	160
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>													
Buenos Aires	175	175	180	180	180	180	170	170	165	160	185	155	155
Léon XIII	175	175	180	180	180	180	170	170	165	160	185	155	155
Manuel Calvo	175	175	180	180	180	180	170	170	165	160	185	155	155
P. de Satrustegui	—	175	180	180	180	180	170	170	165	160	185	155	155
Montevideo	—	175	180	180	180	180	170	170	165	160	185	155	155
Montserrat	—	175	180	180	180	180	170	170	165	160	185	155	155
Cataluña	—	—	—	180	180	180	170	170	165	160	185	155	155
Antonio Lopez	—	—	—	—	—	—	—	170	165	160	185	155	155
<i>White Star Line.</i>													
Republic	—	—	—	—	—	—	—	190	190	185	215	180	180
Romantic	—	—	—	—	—	—	—	190	190	185	215	180	180
Canopic	—	—	—	—	—	—	—	190	190	185	215	180	180
Cretic	—	—	—	—	—	—	—	190	190	185	215	180	180
<i>Vincenzo Finisio.</i>													
Città di New-York	—	—	—	—	—	—	—	—	145	133	130	128	128
<i>Lloyd Italiano.</i>													
Florida	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	190	180	180
Mendoza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	190	180	180
Indiana	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	190	175	175

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

Segue **Linea degli Stati Uniti.**

(Da Palermo a Nuova Orleans).

<i>Navigazione Generale Italiana.</i>													
Umbria	—	—	—	—	—	—	215	215	215	210	210	205	205
Sicilia	—	—	—	—	—	—	215	215	215	210	210	205	205
Sardegna	—	—	—	—	—	—	215	215	215	210	210	205	205
Liguria	—	—	—	—	—	—	215	215	215	210	210	205	205
Lombardia	—	—	—	—	—	—	215	215	215	210	210	205	205
Regina Margherita . .	—	—	—	—	—	—	215	215	215	210	210	205	205
Orione	—	—	—	—	—	—	215	215	215	210	210	205	205
Sirio	—	—	—	—	—	—	215	215	215	210	210	205	205
Perseo	—	—	—	—	—	—	215	215	215	210	210	205	205
Vincenzo Florio . . .	—	—	—	—	—	200	195	200	200	190	190	180	180
Il Piemonte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	177	177	167	167
Italia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	177	177	167	167
Marco Minghetti . . .	195	195	200	200	200	200	195	195	195	180	180	165	165
<i>Ottavio Zino.</i>													
Equità	—	—	—	—	195	195	190	185	185	175	190	170	170
Attività	—	—	—	—	190	190	185	180	180	170	190	165	165
<i>Anglo-Italiana.</i>													
Italia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	210	190	190
Calabria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	185	185
Perugia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	185	185
Algeria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	175	155	155

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

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Palermo a Nuova Orleans)

<i>Giuseppe Fornari.</i>													
Francesca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	185	175	175
Sicilian Prince	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	175	180	170
Napolitan Prince	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	175	180	165
Giulia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	160	170	155
Gerty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	160	165	155
<i>Vincenzo Finizio.</i>													
Città di New-York	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	180	170	155

(Da Genova o da Napoli a Boston).

<i>White Star Line (a).</i>													
Republic	—	—	—	—	195	200	190	190	190	185	215	180	180
Romanic	—	—	—	—	195	200	190	190	190	185	215	180	180
Canopic	—	—	—	—	195	200	190	190	190	185	215	180	180
Cretic	—	—	—	—	195	—	—	190	190	185	215	180	180

(Dall'Havre a Nuova York).

<i>Compagnie Générale Transatlantique.</i>													
La Lorraine	(b) 148	150	155	155	155	155	148	148	148	145	155	145	145
La Savoie	(b) 148	150	155	155	155	155	148	148	148	145	155	145	145
La Touraine	(b) 148	150	155	155	155	155	148	148	148	145	150	140	140
L'Aquitaine	(b) 148	150	155	155	155	155	148	148	148	145	150	140	140
La Bretagne	(b) 148	150	155	155	155	155	148	148	148	145	150	140	140
La Champagne	(b) 148	150	155	155	155	155	148	148	148	145	150	140	140
La Gascogne	(b) 148	150	155	155	155	155	148	148	148	145	150	140	140

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

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

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

Linea del Brasile.

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

Navigazione Generale Italiana.														
Umbria	—	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	178	178	178
Sicilia	—	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	178	178
Sardegna	—	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	178	178
Liguria	—	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	178	178
Lombardia	—	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	178	178
Regina Margherita . .	160	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	178	178
Orione	160	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	178	178
Sirio	160	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	178	178
Perseo	160	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	178	178
Vincenzo Florio . . .	—	—	—	—	—	170	170	170	170	170	165	165	160	160
Il Piemonte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	160	160	150	150
Italia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	160	160	150	150
Marco Minghetti . . .	160	165	165	165	165	165	165	165	165	165	150	150	143	143
<i>La Veloce.</i>											(a)			
Italia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	180	180	178	178
Savoia	160	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	178	178
Nord America	160	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	178	178
Centro America	160	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	178	178
Venezuela	160	180	180	180	180	180	180	180	180	180	175	175	168	168
Duca di Galliera . . .	160	180	180	180	180	180	180	180	180	180	175	175	168	168
Duchessa di Genova .	160	180	180	180	180	180	180	180	180	180	175	175	168	168
Città di Napoli	160	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	163	163
Washington	160	170	170	165	165	165	165	165	165	165	165	165	163	163
Città di Milano	160	165	165	165	165	165	165	165	165	165	165	165	163	163
Città di Torino	160	165	165	165	165	165	165	165	165	165	165	165	163	163
Città di Genova	160	165	165	165	165	165	165	160	155	150	150	140	140	140
Città di Reggio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	135	133	133

(a) Nolo stabilito nel corso del quadrimestre.

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

Segue Linea del Brasile.

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

<i>Transports maritimes à vapeur.</i>													
Algérie	—	165	165	165	165	165	165	165	160	160	175	158	158
Espagne	160	165	165	165	165	165	165	165	160	160	175	158	158
Italie	160	165	165	165	165	165	165	165	160	160	175	158	158
France	—	—	—	—	165	165	165	165	160	160	175	158	158
Aquitaine	—	165	165	165	165	165	165	165	155	155	170	153	153
Provence	160	165	165	165	165	165	165	165	155	155	175	153	153
Les Alpes	160	165	165	165	165	165	165	165	155	150	170	148	148
Les Andes	160	165	165	165	165	165	165	165	155	150	170	148	148
Poitou	—	—	—	—	165	165	165	165	155	150	170	148	148
<i>Ottavio Zino.</i>													
Equità	160	165	165	165	165	165	165	165	165	160	165	155	155
Attività	160	165	165	165	165	165	165	165	165	160	165	152	152
<i>La Ligure-Brasilliana.</i>													
Re Umberto	160	160	160	165	165	165	165	165	165	163	163	160	160
Rio Amazonas	160	160	160	165	165	165	165	165	165	163	163	160	160
Minas	160	160	160	—	165	165	165	165	165	163	163	160	160
<i>Italia.</i>													
Siena	—	—	—	—	—	—	—	—	—	175	200	173	173
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	175	200	173	173
Ravenna	—	165	165	165	170	170	170	170	170	170	190	168	168
Toscana	—	165	165	165	170	170	170	170	170	170	190	168	168
<i>Vincenzo Finisio.</i>													
Città di New-York	—	—	—	—	—	—	—	—	145	135	160	133	133
<i>Lloyd Italiano.</i>													
Florida	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	180	175	175
Mendoza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	180	175	175
Indiana	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	180	170	170

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

Linea del Plata.

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

<i>Navigazione Generale Italiana.</i>													
Umbria	—	200	200	200	200	200	200	200	200	200	195	195	190
Sicilia	—	200	200	200	200	200	200	200	200	200	195	195	190
Sardegna	—	200	200	200	200	200	200	200	200	200	195	195	190
Liguria	—	200	200	200	200	200	200	200	200	200	195	195	190
Lombardia	—	200	200	200	200	200	200	200	200	200	195	195	190
Regina Margherita . .	185	200	200	200	200	200	200	200	200	200	195	195	190
Orione	185	200	200	200	200	200	200	200	200	200	195	195	190
Sirio	185	200	200	200	200	200	200	200	200	200	195	195	190
Perseo	185	200	200	200	200	200	200	200	200	200	195	195	190
Vincenzo Florio . . .	—	—	—	—	—	185	185	185	185	185	175	175	170
Il Piemonte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	170	170	160
Italia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	170	170	160
Marco Minghetti . . .	—	185	185	180	180	180	180	180	180	180	165	165	155
<i>La Veloce.</i>											(a)		
Italia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	195	195	190
Savoia	185	200	200	200	200	200	200	200	200	200	195	195	190
Nord America	185	200	200	200	200	200	200	200	200	200	195	195	190
Centro America . . .	185	200	200	200	200	200	200	200	200	200	195	195	190
Venezuela	185	200	200	200	200	200	200	200	200	200	195	195	190
Duca di Galliera . . .	185	200	200	200	200	200	200	200	200	200	190	190	180
Duchessa di Genova .	185	200	200	200	200	200	200	200	200	200	190	190	180
Città di Napoli	—	190	190	190	190	190	190	190	190	190	185	185	175
Washington	170	190	190	190	190	190	190	185	185	185	175	175	170
Città di Milano	170	185	185	180	180	180	180	180	180	180	175	175	170
Città di Torino	170	185	185	180	180	180	180	180	180	180	175	175	170
Città di Genova	170	185	185	180	180	180	180	175	170	170	160	160	150
Città di Reggio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	145	145	140

(a) Nolo stabilito nel corso del quadrimestre.

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

Segue **Linea del Plata.**

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

<i>Italia.</i>													
Siena	—	—	—	—	—	—	—	—	—	185	220	180	180
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	185	220	180	180
Ravenna	(a) 175	185	185	185	185	185	185	185	185	180	210	175	175
Toscana	(a) 175	185	185	185	185	185	185	185	185	180	210	175	175
<i>Ottavio Zino.</i>													
Equità	165	175	175	175	175	175	175	175	175	165	175	180	160
Attività	165	175	175	175	175	175	175	170	170	162	175	157	157
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>													
Re Umberto	—	—	—	—	170	170	170	170	170	168	(b) 168	165	165
Rio Amazonas	—	—	—	—	—	170	170	170	170	168	(b) 168	165	165
Minas	—	—	—	—	180	170	170	170	170	168	(b) 168	165	165
<i>Giuseppe Fornari.</i>													
Francesca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	180	160	160
Sicilian Prince	—	—	—	—	—	—	175	175	165	155	175	150	150
Napolitan Prince	—	—	—	—	—	—	175	175	165	155	175	145	145
Giulia	—	—	—	—	—	—	170	165	155	145	165	140	140
Gerty	—	—	—	—	—	—	170	165	155	145	160	140	140

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

(b) La Società propose lire 175 per le partenze dirette Genova-Buenos Ayres.

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

Segue **Linea del Plata.**

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

<i>Transports maritimes à vapeur.</i>													
Algérie	—	180	180	180	180	180	180	180	175	170	190	165	165
Espagne	170	180	180	180	180	180	180	180	175	170	190	165	165
Italie	170	180	180	180	180	180	180	180	175	170	190	165	165
France	—	180	180	180	180	180	180	180	170	165	185	160	160
Aquitaine	—	180	180	180	180	180	180	180	170	165	190	160	160
Provence	170	180	180	180	180	180	180	180	170	165	190	160	160
Les Alpes	170	180	180	180	180	180	180	180	170	160	185	155	155
Les Andes	170	180	180	180	180	180	180	180	170	160	185	155	155
Poitou	—	—	—	—	—	—	180	180	170	160	185	155	155
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>													
Buenos Aires	170	180	180	185	185	185	185	185	180	175	200	170	170
Léon XIII	170	180	180	185	185	185	185	185	180	175	200	170	170
Manuel Calvo	—	180	180	185	185	185	185	185	180	175	200	170	170
P. de Satrustegui	170	180	180	185	185	185	185	185	180	175	200	170	170
Montevideo	—	180	180	185	185	185	185	185	180	175	200	170	170
Montserrat	—	180	180	185	185	185	185	185	180	175	200	170	170
Cataluña	—	—	—	—	185	185	185	185	180	175	200	170	170
Antonio Lopez	—	—	—	—	—	—	—	185	180	175	200	170	170
<i>Società Anonima Genovese.</i>													
Governor	—	—	—	—	170	170	170	170	170	165	175	160	160
<i>Vincenzo Finizio.</i>													
Città di New-York	—	—	—	—	—	—	—	—	155	145	170	140	140
<i>Lloyd Italiano.</i>													
Florida	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	190	190
Mendoza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	190	190
Indiana	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	185	185

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

Linea del Centro America.

<i>La Veloce (a).</i>													
Italia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(b) 205	205	200	200
Savoia	—	—	200	200	200	200	200	200	200	205	205	200	200
Nord America	—	—	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Duca di Galliera	—	—	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Centro America	—	—	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Venezuela	—	—	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Duchessa di Genova	—	—	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Città di Napoli	—	—	200	195	195	200	200	200	200	200	200	200	200
Washington	—	—	—	—	—	200	200	200	200	200	200	200	200
Città di Milano	—	—	200	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195
Città di Torino	—	—	200	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195
Città di Genova	—	—	200	195	195	195	195	190	190	190	190	190	190
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>													
Léon XIII	—	(c) 195	(c) 195	(c) 195	(d) 195	(d) 195	(d) 195	(e) 195	(f) 190	(f) 190	(g) 200	(h) 190	(f) 190
Buenos Aires	—	(c) 195	(c) 195	(c) 195	(d) 195	(d) 195	(d) 195	(e) 195	(f) 190	(f) 190	(g) 200	(h) 190	(f) 190
Manuel Calvo	—	(c) 195	(c) 195	(c) 195	(d) 195	(d) 195	(d) 195	(e) 195	(f) 190	(f) 190	(g) 200	(h) 190	(f) 190
P. de Satrustegui	—	(c) 195	(c) 195	(c) 195	(d) 195	(d) 195	(d) 195	(e) 195	(f) 190	(f) 190	(g) 200	(h) 190	(f) 190
Montevideo	—	(c) 195	(c) 195	(c) 195	(d) 195	(d) 195	(d) 195	(e) 195	(f) 190	(f) 190	(g) 200	(h) 190	(f) 190
Montserrat	—	(c) 195	(c) 195	(c) 195	(d) 195	(d) 195	(d) 195	(e) 195	(f) 190	(f) 190	(g) 200	(h) 190	(f) 190
Cataluña	—	—	—	—	(d) 195	(d) 195	(d) 195	(e) 195	(f) 190	(f) 190	(g) 200	(h) 190	(f) 190
Antonio Lopez	—	—	—	—	—	—	—	(e) 195	(f) 190	(f) 190	(g) 200	(h) 190	(f) 190

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

(b) Nolo stabilito nel corso del quadrimestre.

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

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

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

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

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

(h) Dall'Italia per Puertorico, Habana, Puerto Limon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra. Il Commissariato avrebbe consentito inoltre lire 195 per Colon e lire 215 per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad Habana.

ALLEGATO B.

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

PORTI EUROPEI

Norvegia.

Christiania.

DESTINAZIONI	Pacific Steam Navigation Co.	Hamburg-Amerika Linie	Danske forenede Dampskibsselskab	Norddeutscher Lloyd
Montevideo.	277	277	>	228
Buenos Aires.	277	277	>	228
Rio de Janeiro.	277	277	>	215
Santos.	277	277	>	215
Bahia.	277	277	>	215
Pernambuco.	277	277	>	215
Belem (Parà).	277	277	>	>
Manaos.	277	277	>	>
La Guayra.	277	277	>	>
Puerto Cabello.	277	277	>	>
Sabanilla.	277	277	>	>
Avana.	>	341	>	203
Nuova Orleans.	>	>	311	>
Nuova York.	>	>	183	228 a 253
Boston.	>	>	186	>
St. John (Canadà).	>	>	213	>
Quebec.	>	>	228	>
Montreal.	>	>	218	>

Inghilterra.

Glasgow.

DESTINAZIONI	Allan Line		Anchor Line	Donaldson Brothers
	Celeri	Commer- ciali		
Nuova York.	143.75	137.50	131.25	>
Boston.	143.75	137.50	131.25	>
St. John (Canadà).	>	>	>	125. >
Quebec.	>	>	137.50	>
Montreal.	>	>	150.50	153.60

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

(*) Le cifre riportate sono tratte da alcuni rapporti dei R. Consoli e delle Camere di commercio italiane all'estero, dei mesi di ottobre e novembre 1905. I prezzi sono indicati in lire italiane.

Liverpool.

DESTINAZIONI	White Star Line (1)		Cunard Line (1)		American Line (1)	Dominion Line	Canadian Pacific R. Co. (2)	Allan Line	
	Celeri	Commer- ciali	Celeri	Commer- ciali				Celeri	Commer- ciali
Nuova York	156.25	137.50 a 150	156.25	143.75 a 150	137.50	>	>	>	>
Boston	156.25	137.50 a 150	156.25	143.75 a 150	137.50	>	>	>	>
Halifax	>	>	>	>	>	137.50	>	>	137.50
S. John (Canadá). . .	>	>	>	>	>	>	137.50	>	137.50
Quebec	>	>	>	>	>	137.50	>	143.75	137.50
Montreal	>	>	>	>	>	(3) 150.50	>	156.75	150.50

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

(2) Questa Compagnia non prende che emigranti scandinavi.

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

Southampton.

DESTINAZIONI	Royal Mail Company	American Line
Montevideo	200. >	>
Buenos Aires	200. >	>
Rio de Janeiro	200. >	>
Santos	200. >	>
Bahia	200. >	>
Pernambuco	200. >	>
La Guayra	300. >	>
Sabanilla	300. >	>
Colon	300. >	>
Nuova Orleans.	>	246. >
Nuova York	>	150. >
Boston	>	150. >
Halifax	>	200. >
S. John (Canadá)	>	195. >
Quebec	>	195. >
Montreal	>	185. >

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)	>	150. >	>	>	150. >
Manaos	>	175. >	>	>	175. >
La Guayra	>	262.50	>	>	262.50
Puerto Cabello	>	262.50	>	>	262.50
Sabanilla	>	262.50	>	>	262.50
Colon	>	262.50	>	>	>
Vera Cruz	>	175. >	>	>	>
Avana	>	175. >	>	>	>
Nuova York	225. >	182.50	225. >	200. >	>
Boston (via Nuova York)	241. >	198.50	>	>	>
St. John (Canadá) (via Nuova York)	242.50	212.50	>	>	>
Quebec (via Nuova York)	271. >	228.50	>	>	>
Montreal (via Nuova York) . . .	260.50	218. >	>	>	>

Olanda.**Rotterdam.**

DESTINAZIONI	Holland American Line
Nuova York	195. >

Belgio.

Anversa.

DESTINAZIONI	Norddeutscher Lloyd	Hamburg- Amerika Linie (1)	Red Star Line	Cunard Line	Allan Line (2)	Dominion Line	American Line (3)	White Star Line (2)	Holland American Line (4)	Canadian Pacific R.
Montevideo . . .	200. >	200. >	>	>	>	>	>	>	>	>
Buenos Aires . .	200. >	200. >	>	>	>	>	>	>	>	>
Pernambuco . . .	187.50	187.50	>	>	>	>	>	>	>	>
Bahia.	187.50	187.50	>	>	>	>	>	>	>	>
Rio de Janeiro . .	187.50	187.50	>	>	>	>	>	>	>	>
Santos	187.50	187.50	>	>	>	>	>	>	>	>
Belem (Parà). . .	>	175. >	>	>	>	>	>	>	>	>
Manaos	>	200. >	>	>	>	>	>	>	>	>
La Guayra	>	262.50	>	>	>	>	>	>	>	>
Puerto Cabello . .	>	262.50	>	>	>	>	>	>	>	>
Sabanilla	>	262.50	>	>	>	>	>	>	>	>
Colon	>	262.50	>	>	>	>	>	>	>	>
Vera Cruz	>	200. >	>	>	>	>	>	>	>	>
Avana	175. >	200. >	>	>	>	>	>	>	>	>
Nuova York	>	225. >	195. >	195. >	>	>	195. >	195. >	185. >	>
Boston	>	>	>	195. >	>	>	>	195. >	>	>
Halifax	>	>	>	>	150. >	195. >	>	>	>	>
St. John (Canadá).	>	162.50	>	>	150. >	195. >	>	>	>	162.50
Quebec	>	162.50	>	>	150. >	>	>	>	>	162.50
Montreal	>	>	>	>	162.50	195. >	>	>	>	>

(1) Partenza da Amburgo.

(2) Id. da Liverpool.

(3) Id. da Southampton.

(4) Id. da Rotterdam.

Francia.

Havre.

DESTINAZIONI	Compagnie Générale Transatlantique	Chargeurs Réunis
Nuova York	190	»
Montevideo	»	150
Buenos Aires	»	150
Santos	»	150
Rio de Janeiro	»	150
Bahia	»	150
Pernambuco	»	150

Cherbourg.

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

St. Nazaire.

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

La Pallice Rochelle.

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

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

Bordeaux.

DESTINAZIONI	Messageries Maritimes	Compagnie Générale Transatlantique	Chargeurs Réunis
Pernambuco	250	»	»
Bahia	250	»	»
Rio de Janeiro	250	»	»
Santos	200	»	»
Montevideo	250	»	150
Buenos Aires	250	»	150
La Guayra	»	200	»
Puerto Cabello	»	200	»
Sabanilla	»	200	»
Colon	»	200	»
Vera Cruz	»	(1) 190	»
Avana	»	(1) 195	»

(1) La partenza è da St. Nazaire. In questo prezzo è compreso il viaggio ferroviario da Bordeaux a St. Nazaire.

Marsiglia.

DESTINAZIONI	Hamburg Amerika Linie (1)	Transports Maritimes	La Veloce	Unione Austriaca di Navigazione
Montevideo	180. >	170	>	>
Buenos Ayres.	160. >	170	>	>
Rio de Janeiro	160. >	170	>	>
Santos	160. >	170	>	>
Bahia	160. >	>	>	>
Pernambuco	160. >	>	>	>
Belem (Parà)	210. >	>	>	>
Manaos	235. >	>	>	>
La Guayra	200. >	>	200	185
Puerto Cabello	200. >	>	200	>
Sabanilla	200. >	>	>	>
Colon	200. >	>	200.	185
Vera Cruz	200. >	>	>	205
Avana	205. >	>	>	>
Nuova Orleans	310. >	>	>	>
Nuova York	200. >	>	>	>
Boston	222.50	>	>	>
Halifax	220. >	>	>	>
S. John (Canadá)	220. >	>	>	>
Quebec (via Nuova York)	>	>	>	>
Montreal (Id.)	215. >	>	>	>

(1) Compreso il viaggio da Marsiglia a Bordeaux.

Portogallo e Spagna (1).

Lisbona.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Pacific S. N. C.	Messageries Maritimes	Amburghese Sud-Americana	Hamburg Amerika Linie	Booth Line	Norddeutscher Lloyd	Chargours Réunis	Empreza Insulana de Navigação	I. H. Andersen Successores
Montevideo	215	215	215	195	195	>	192	192	>	>
Buenos Aires	215	215	215	195	195	>	192	192	>	>
Rio de Janeiro	190	190	190	169	169	>	167	167	>	>
Santos	190	190	190	169	169	>	167	167	>	>
Bahia	190	190	190	>	>	>	167	167	>	>
Belem (Parà)	>	>	>	154	154	154	>	>	>	>
Manaos	>	>	>	190	190	190	>	>	>	>
Nuova York	>	>	>	>	>	>	>	>	164	164

(1) Ai prezzi indicati, in lire italiane, nei porti di Cadice e Barcellona devono aggiungersi 5 pesetas per tassa d'imbarco per ciascun emigrante; più, come tassa d'immigrazione, pesetas 16.70 per il porto di Nuova York e 8.35 per quello di Avana.

Cadice.

DESTINAZIONI	Compagnia Transatlantica di Barcellona	La Veloce	Amburghese Sud- Americana	Hamburg America Linie	Pinillos, Izquierdo & C.
Montevideo	155	150	155	155	»
Buenos Aires	155	150	155	155	»
Puerto Cabello	194	»	»	»	»
Sabanilla	194	»	»	»	»
Colon	194	»	»	»	»
Vera Cruz	194	»	190	190	178
Avana	174	»	158	158	165
Nuova York	174	»	»	»	»

Barcellona.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Transatlantica di Barcellona	Folch e C.	Pinillos, Izquierdo & C.
Buenos Aires	150. »	150. »	150. »	140. »	»
Montevideo	150. »	150. »	150. »	140. »	»
Santos	150. »	150. »	»	140. »	»
Rio de Janeiro	150. »	150. »	»	140. »	»
Belem (Parà)	»	»	»	»	»
Manaos	»	»	»	»	»
La Guayra	»	150. »	175. »	»	»
Puerto Cabello	»	150. »	175. »	»	»
Sabanilla	»	150. »	175. »	»	»
Colon	»	150. »	175. »	»	»
Vera Cruz	»	»	175. »	»	»
Avana	»	»	160. »	151. »	150. »
Nuova York	»	»	160. »	»	»
Nuova Orleans	»	»	»	190. »	140. »

Austria-Ungheria.

Trieste.

Fiume.

DESTINAZIONI	Compagnia Austro-Americana Fratelli Cosulich	Cunard Line	DESTINAZIONI	Cunard Line
Nuova York	178.75	178.75	Nuova York	190.50

PORTI AMERICANI

America Settentrionale.

Montreal.

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

Boston.

DESTINAZIONI	White Star Line
Genova	165
Napoli	165
Palermo	180
Messina	180
Prepagati:	
da Genova a Boston	165
» Napoli »	165
» Palermo »	175
» Messina »	175

Filadelfia.

DESTINAZIONI	American Line	Red Star Line
Liverpool	190	>
Anversa	>	190

Nuova Orleans.

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

America Centrale.

Avana.

DESTINAZIONI	Tran- satlantica di Barcellona	Compagnie Générale Trans- atlantique	Nord- deutscher Lloyd	Pinillos, Izquierdo & C.	Hamburg Amerika Linie
Genova	190	>	>	>	>
Barcellona	165	>	>	165	>
Cadice	165	>	>	150	>
Coruña	150	150	150	150	133
Santander	150	150	>	150	133
Canarie	>	>	>	150	>
Havre	>	>	>	>	133
Amburgo	>	>	>	>	133
Brema	>	>	170	>	>

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

Puerto Cabello.

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

La Guayra.

DESTINAZIONI	La Veloce	Compagnia Transatlantica di Barcellona	Compagnie Générale Transatlan- tique
Cadice	>	175	225
Barcellona	175	175	>
Genova	175	175	>
Napoli	175	175	>
Marsiglia	200	>	130
St. Nazaire	>	>	400
Bordeaux	>	>	400
Prepagati:			
da Cadice	>	175	>
> Barcellona	200	175	>
> Genova	200	175	>
> Napoli	200	175	>
> Marsiglia	200	>	175

America Meridionale (1).

Bahia.

DESTINAZIONI	Transports Maritimes	Messageries Maritimes	Royal Mail	Pacific R. N. Mail	Amburghese Sud-Americana	Norddeutscher Lloyd
Marsiglia	195	»	»	»	»	»
Genova	195	»	»	»	»	»
Napoli	195	»	»	»	»	»
Lisbona	»	»	»	285	»	260
Vigo	»	»	»	285	»	»
Bordeaux	»	250	»	»	»	»
Cherbourg	»	»	325	»	»	»
Boulogne s/m	»	»	»	»	250	»
Amburgo	»	»	»	»	250	»

Belem (Parà).

DESTINAZIONI	Booth Line	Amburghese Sud-Americana
Liverpool	227.25	»
Lisbona	126.25	126.25
Havre	»	202. »
St. Nazaire	202. »	»
Amburgo	»	227.25

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

Pernambuco.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Messageries Maritimes
Cherbourg	180	»
Southampton	202	»
Bordeaux	»	250
Lisbona	»	201
Vigo	180	201

Rio de Janeiro.

DESTINAZIONI	Naviga- zione Generale Italiana	La Veloce	Lloyd Italiano	La Ligure- Brasiliana	Transports Maritimes	Giuseppe Zino
Genova	180	160 a 180	160	160	150	140
Napoli	180	160 a 180	160	160	150	140
Prepagati:						
da Genova	143	143	143	143	»	»
da Napoli	143	143	143	143	»	»

Santos.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		La Veloce		Italia	Lloyd Italiano	Giuseppe Zino	Navigazione Italo-Americana
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali				
Genova	180	150 a 170	160	150	160 a 170	160	150	150
Napoli	180	150 a 170	160	150	160 a 170	160	150	150
Da Genova o Napoli a Santos (prepagati)	143	143	143	143	143	143	143	143

Montevideo.

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

Buenos Aires.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Lloyd Italiano	Italia	Amburghese Sud-Americana	Transatlantica di Barcellona	A. Polch e C.	Transports Maritimes	Pacifico S. N. C.	Royal Mail	Messageries Maritimes	Norddeutscher Lloyd	La Ligurina Brasiliana
Genova	200. »	200. »	200. »	180	»	170. »	170	170. »	»	»	»	»	170. »
Napoli	200. »	200. »	200. »	180	»	170. »	170	170. »	»	»	»	»	170. »
Messina	210. »	210. »	210. »	190	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Catania	210. »	210. »	210. »	190	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Palermo	210. »	210. »	210. »	190	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Barcellona	200. »	200. »	200. »	180	»	170. »	170	170. »	»	»	»	»	170. »
Vigo	»	»	»	»	225	205. »	170	»	200. »	225. »	225	225	»
Cadice	»	»	»	»	»	170. »	170	»	»	»	»	»	»
Malaga	»	»	»	»	»	»	160	»	»	»	»	»	»
Marsiglia	»	»	»	»	»	»	»	170. »	»	225. »	»	»	»
Cherbourg	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Bordeaux	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
La Pallice Rochelle	»	»	»	»	»	»	»	»	200. »	»	225	»	»
Boulogne s/m	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liverpool	»	»	»	»	225	»	»	»	225. »	»	»	»	»
Southampton	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lisbona	»	»	»	»	»	»	»	»	200. »	225. »	225	»	»
Amburgo	»	»	»	»	225	»	»	»	»	»	»	225	»
Brema	»	»	»	»	225	»	»	»	»	»	»	225	»
Anversa	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	225	»
Da Genova o Napoli a Buenos Aires (pre-pagato)	197.50	197.50	185. »	185	»	177.50	»	177.50	»	»	»	»	177.50

ALLEGATO C.

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

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

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnellaggio netto	NUMERO delle cuccette (1)			desunta dalla prova speciale (2)	VELOCITÀ raggiunta nei viaggi (3)			
			di I classe	di II classe	di III classe		per l'America Settentrionale		per l'America Meridionale	
							Numero dei viaggi	Velocità media	Numero dei viaggi	Velocità media
			<i>Navigazione Generale Italiana.</i>							
Umbria	1902	3383	38	49	1030	14.75	5	14.23	16	14.62
Sicilia	1901	3594	52	120	1292	* 15.06	18	13.39	7	13.87
Sardegna	1901	3594	80	45	1324	* 15.—	19	13.37	3	13.49
Liguria	1901	3323	58	—	1294	* 15.41	27	13.17	—	—
Lombardia	1901	3323	58	—	1302	* 15.06	29	13.19	—	—
Regina Margherita	1884	2127	53	64	857	* 16.76	—	—	12	14.79
Orione	1883	2290	80	40	655	* 14.80	—	—	20	14.70
Sirio	1883	2277	80	40	814	* 15.86	—	—	19	14.72
Perseo	1883	2291	80	40	814	* 14.88	—	—	14	14.45
Vincenzo Florio	1880	1852	—	(4) 36	800	* 13.95	6	11.83	—	—
Marco Minghetti	1876	1636	—	(4) 24	936	* 14.13	7	11.33	—	—
Il Piemonte	1901	3881	—	—	1282	12.00	3	10.94	—	—
Italia	1904	4178	—	—	1800	* 12.51	2	10.75	—	—

(1) Le cifre riportate indicano, per la 3ª classe, il numero massimo di cuccette che possono essere installate su ciascun piroscapo.

(2) Le cifre segnate con asterisco indicano una velocità desunta non dalle prove di velocità, ma da altre prove o da viaggi compiuti.

(3) Le cifre indicate nel prospetto si riferiscono alla velocità accertata dalle Capitanerie di porto, nei viaggi compiuti in servizio di emigrazione dal settembre 1901 a tutto settembre 1905.

(4) Classe unica.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnellaggio netto	NUMERO delle cuccette			VELOCITÀ				
			di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale	raggiunta nei viaggi			
							per l'America Settentrionale		per l'America Meridionale	
			Numero del viaggi	Velocità media	Numero del viaggi		Velocità media			
<i>La Veloce.</i>										
Italia	1905	3381	61	56	990	15.09	—	—	1	14.03
Savoia	1897	3361	124	72	914	17.33	—	—	22	14.04
Nord America	1882	2485	—	(1) 90	1223	14. —	29	13.14	—	—
Duca di Galliera	1884	2841	98	108	334	* 13.58	2	14.20	20	13.19
Centro America	1897	2201	118	64	880	* 13.15	—	—	10	13.38
Venezuela	1898	2227	80	76	761	14.41	—	—	10	13.25
Duchessa di Genova	1884	2793	73	96	829	* 13.19	—	—	24	13.17
Città di Napoli	1871	2635	—	—	1424	13.04	21	13.07	—	—
Washington	1880	1845	43	44	971	* 13.13	6	12.17	10	13. —
Città di Milano	1897	2571	—	(1) 40	1290	13.05	20	11.36	5	11.68
Città di Torino	1897	2568	—	(1) 40	1496	13.26	20	11.29	6	11.88
Città di Genova	1882	2543	—	(1) 46	1215	11.94	6	10.48	16	10.97
Città di Reggio	1888	1804	—	—	1061	11.60	5	10.08	3	11.18
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>										
Königin Luise	1896	6833	248	286	1700	15.67	15	14.42	—	—
Lahn	1887	2456	246	—	802	* 16.97	20	16.19	—	—
König Albert	1899	6859	160	108	1556	16.03	14	14.86	—	—
Hohenzollern	1889	3444	176	73	971	* 13.47	20	15.18	—	—
Prinzess Irene	1900	6687	224	107	1653	17.48	22	14.84	—	—
Neckar	1900	6200	99	20	2731	* 13.46	7	13.69	—	—
Weimar	1891	3220	—	(1) 57	1555	13.84	6	12.49	—	—
<i>Hamburg-Amerika Linie</i>										
Deutschland	1901	5196	657	350	255	* 22.06	1	20.18	—	—
Hamburg	1899	6597	267	147	1220	* 14.23	1	15.30	—	—
Moltke	1901	7752	328	178	980	* 15.17	1	14.12	—	—
Prinz Oscar	1902	3845	—	(1) 123	1235	14.30	15	11.87	—	—
Prinz Adalbert	1902	3797	—	(1) 124	1085	13.11	12	11.99	—	—

(1) Classe unica.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnellaggio netto	NUMERO delle cuccette			VELOCITÀ				
			di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale	raggiunta nei viaggi			
							per l'America Settentrionale		per l'America Meridionale	
							Numero dei viaggi	Velocità media	Numero dei viaggi	Velocità media
<i>Italia.</i>										
Siena	1905	3117	—	(1) 70	1278	13.21	—	—	2	12.—
Bologna	1905	3092	—	(1) 75	1292	13.20	—	—	2	12.80
Ravenna	1901	2748	—	(1) 42	1319	12.85	3	11.89	20	12.28
Toscana	1900	2748	—	(1) 42	1306	12.90	—	—	23	12.03
<i>La Patria.</i>										
Madonna	1905	3244	50	—	1660	18.31	4	14.79	—	—
Germania	1903	2739	42	—	1523	17.78	17	13.43	—	—
Roma	1891	2135	66	—	1373	17.10	28	14.19	—	—
Gallia	1883	2270	12	—	1173	13.98	16	10.92	—	—
Patria	1882	2054	16	—	1344	13.44	16	10.86	—	—
Massilia	1891	1843	12	—	1124	11.83	13	10.83	1	11.49
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>										
Buenos Aires	1888	3765	75	68	972	14.82	8	11.97	—	—
Léon XIII	1888	2950	118	34	908	13.50	5	12.18	7	12.91
Manuel Calvo	1892	3411	84	62	1006	* 13.—	9	12.04	—	—
P. de Satrustegui	1890	2718	168	30	1022	12.60	1	13.51	13	13.09
Montevideo	1888	3343	98	48	1182	* 13.—	8	12.53	—	—
Montserrat	1889	2305	122	(2) 36	619	13.79	5	12.66	—	—
Cataluña	1883	2247	120	56	412	* 13.08	1	11.90	1	12.65
Antonio Lopez	1891	4059	81	48	1048	* 13.25	2	11.79	—	—
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>										
Re Umberto	1892	2066	—	(1) 60	791	12.43	—	—	19	11.23
Rio Amazonas	1891	2053	—	(1) 52	925	12.13	—	—	18	10.99
Minas	1891	1973	—	(1) 38	1077	12.28	—	—	16	10.88

(1) Classe unica.

(2) Oltre a 24 di 3ª classe distinta.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnellaggio netto	NUMERO delle cuccette			VELOCITÀ				
			di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale	raggiunta nei viaggi			
							per l'America Settentrionale	per l'America Meridionale	Numero dei viaggi	Velocità media
<i>Giuseppe Fornari.</i>										
Francesca	1905	3345	15	(1) 26	1442	13.50	1	12.26	—	—
Sicilian Prince	1889	1716	6	—	1085	14.26	22	11.81	—	—
Napolitan Prince	1889	1574	6	—	1089	14.75	21	12.39	—	—
Gerty	1903	3166	18	—	1399	11.87	2	10.07	—	—
Giulia	1904	2930	18	—	1441	11.74	5	10.60	—	—
<i>Anglo-Italiana.</i>										
Italia	1904	3005	12	—	1550	15.67	11	12.97	—	—
Calabria	1901	2588	12	—	1359	14.04	24	11.84	—	—
Perugia	1901	2565	12	—	1317	13.60	25	11.62	—	—
Algeria	1891	2931	14	—	1294	11.58	14	10.48	—	—
<i>Ottavio Zino.</i>										
Equità	1885	2139	—	—	1230	11.53	4	11.27	7	11.—
Attività	1889	1615	—	(2) 6	839	11.54	4	10.18	7	10.75
<i>Transports maritimes.</i>										
Les Andes	1832	2751	20	32	1228	12.19	—	—	7	11.29
Algérie	1901	2200	50	(3) 40	899	* 13.17	—	—	14	13.30
Aquitaine	1891	2187	22	40	807	13.01	—	—	13	11.79
Les Alpes	1832	2751	20	32	1209	13.06	—	—	15	11.89
Provence	1884	2129	64	(4) 36	835	13.08	—	—	19	12.67
Italie	1895	2995	36	(3) 44	721	14.24	—	—	18	12.71
Espagne	1891	2665	50	(3) 40	914	* 13.06	—	—	15	13.23
France	1897	2720	36	24	808	13.60	—	—	15	12.91
Poitou	1883	1815	30	28	404	11.70	—	—	3	11.02

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

(2) Classe unica.

(3) Oltre a 48 di 3ª classe distinta.

(4) Oltre a 42 di 3ª classe distinta.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnellaggio netto	NUMERO delle succette			VELOCITÀ				
			di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale	raggiunta nei viaggi			
							per l'America Settentrionale		per l'America Meridionale	
			Numero dei viaggi	Velocità media	Numero dei viaggi		Velocità media			
<i>Società Anonima Genovese.</i>										
Governor	1881	1785	—	(1) 22	500	11.90	—	—	10	10.59
<i>White Star Line.</i>										
Republic	1903	9742	362	252	2268	* 14.07	7	14.82	—	—
Romanic	1898	7416	331	240	1565	* 15.30	16	14.20	—	—
Canopic	1900	7717	244	250	1700	* 15.26	18	14.32	—	—
Cretic	1902	8663	342	52	2103	* 13.90	6	14.10	—	—
<i>Vincenzo Finizio.</i>										
Città di New-York	1883	1881	—	(1) 56	877	12.20	2	10.32	—	—
<i>Lloyd Italiano.</i>										
Florida	1905	3231	—	—	1358	14.70	—	—	—	—
Mendoza	1905	4703	118	—	1376	13.50	—	—	—	—
Indiana	1905	3227	—	—	1440	13.52	—	—	—	—

(1) Classe unica.

ALLEGATO D.

**Noli effettivamente praticati dai vettori
nei mesi di settembre, ottobre, novembre e dicembre 1905.**

Settembre 1905.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Liguria	Genova	Nuova York	210	185	185
Umbria	Id.	Plata	235	195	195
Sicilia	Id.	Nuova York	210	185	185
Sardegna	Id.	Plata	235	195	195
<i>La Veloce.</i>					
Centro America	Genova	Centro America . . .	205	200	200
Città di Torino	Id.	Nuova York	200	163	163
Duchessa di Genova	Id.	Plata	215	190	190
Città di Milano	Id.	Brasile	205	165	165
		Plata	215	175	175
Città di Napoli	Id.	Nuova York	210	175	175
Duca di Galliera	Id.	Plata	215	190	190
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
Prinzess Irene	Genova	Nuova York	200	185	185
König Albert	Id.	Id.	200	185	185
Königin Luise	Id.	Id.	200	185	185
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Florida	Genova	Plata	—	195	185
<i>Italia.</i>					
Toscana	Genova	Brasile	190	170	170
		Plata	210	180	180
Siena	Id.	Plata	220	185	185

Segue Settembre 1905.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Prinz Oscar	Genova	Nuova York	205	170	170
<i>La Patria.</i>					
Roma	Napoli	Nuova York	200	180	180
Madonna	Id.	Id.	200	185	185
Gallia	Id.	Id.	185	142	142
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
P. de Satrustegui	Genova	Plata	200	175	170
Montserrat	Id.	Centro America	200	190	190
Antonio Lopez	Id.	Nuova York	185	160	160
<i>La Ligure-Brasiltana.</i>					
Rio Amazonas	Genova	Brasile	170	163	163
		Plata	175	168	168
<i>Giuseppe Fornari.</i>					
Francesca	Napoli	Nuova York	175	145	145
Sicilian Prince	Id.	Id.	165	150	150
Napolitan Prince	Id.	Id.	165	150	150
<i>Anglo-Italiana.</i>					
Perugia	Napoli	Nuova York	175	163	163
Algeria	Id.	Id.	150	133	133
<i>Transports Marittimes.</i>					
Italle	Genova	Brasile	175	160	160
		Plata	190	170	170
Provence	Id.	Plata	190	165	165
<i>White Star Line.</i>					
Cretic	Napoli	Nuova York	210	185	185
Canopic	Id.	Boston	210	185	185

Ottobre 1905.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Il Piemonte	Genova	Plata	170	170	170
Sirio	Id.	Id.	235	195	195
Perseo	Id.	Id.	235	195	195
Lombardia	Id.	Nuova York	210	185	185
Marco Minghetti	Id.	Plata	205	165	165
Italia	Messina	Nuova York	175	152	152
Regina Margherita	Genova	Plata	235	195	195
Liguria	Id.	Id.	235	195	195
<i>La Veloce.</i>					
Venezuela	Genova	Centro America	205	200	200
Italia	Id.	Plata	235	195	195
Nord America	Id.	Nuova York	210	185	185
Washington	Id.	Brasile	215	165	165
		Plata	215	175	175
Savoia	Id.	Plata	235	195	195
Città di Torino	Id.	Nuova York	200	163	163
Città di Genova	Id.	Plata	205	160	160
Città di Reggio	Id.	Id.	—	—	145
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
Prinzess Irene	Genova	Nuova York	200	185	185
König Albert	Id.	Id.	200	185	185

Segue Ottobre 1905.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Indiana	Genova	Plata	—	—	185
<i>Italia.</i>					
Ravenna	Genova	Plata	210	180	180
Bologna	Id.	Id.	220	185	185
<i>Hamburg-America Linie.</i>					
Prinz Adalbert	Genova	Nuova York	205	170	170
Hamburg	Id.	Id.	—	—	185
<i>La Patria.</i>					
Roma	Napoli	Nuova York	200	180	180
Massilia	Id.	Id.	165	133	133
Madonna	Id.	Id.	200	185	185
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Léon XIII	Genova	Plata	200	175	175
Montevideo	Id.	Centro America	200	190	190
Buenos Aires	Id.	Nuova York	185	160	160
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>					
Re Umberto	Genova	Brasile	170	168	168
		Plata	175	168	168

Segue Ottobre 1905.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Giuseppe Fornari.</i>					
Giulia	Napoli	Nuova York	155	135	135
Francesca	Id.	Id.	175	145	145
Sicilian Prince	Id.	Id.	165	150	150
<i>Anglo-Italiana.</i>					
Calabria	Napoli	Nuova York	175	163	163
Italia	Id.	Id.	185	170	170
<i>Transports Maritimes.</i>					
Algérie	Genova	Brasile	175	160	160
		Plata	190	170	170
Espagne	Id.	Plata	190	170	170
Les Alpes	Id.	Id.	185	160	160
<i>Ottavio Zino.</i>					
Equità	Genova	Plata	180	165	165
Attività	Id.	Id.	180	162	162
<i>Società Anonima Genovese.</i>					
Governor	Genova	Plata	180	165	165
<i>White Star Line.</i>					
Canopic	Napoli	Boston	210	185	185
Romanic	Id.	Nuova York	210	185	185
<i>Vincenzo Finizio.</i>					
Città di New-York	Genova	Plata	175	145	145

Novembre 1905.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Vincenzo Florio	Genova	Plata	205	175	175
Umbria	Id.	Id.	235	195	195
Sicilia	Id.	Nuova York	210	185	185
Sardegna	Id.	Plata	235	195	195
Lombardia	Id.	Id.	235	195	195
<i>La Veloce.</i>					
Centro America	Genova	Centro America . . .	205	200	200
Duchessa di Genova	Id.	Plata	215	190	190
Città di Napoli	Id.	Nuova York	210	175	175
Duca di Galliera	Id.	Plata	215	190	190
Nord America	Id.	Nuova York	210	185	185
Città di Milano	Id.	Brasile	205	165	165
		Plata	215	175	175
Italia	Id.	Plata	235	195	195
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
Königin Luise	Genova	Nuova York	200	185	185
Prinzess Irene	Id.	Id.	200	185	185
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Florida	Genova	Nuova York	190	185	185
Mendoza	Id.	Plata	—	185	185
<i>Italia.</i>					
Toscana	Genova	Plata	210	180	180
Siena	Id.	Id.	220	185	185
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Prinz Oscar	Genova	Nuova York	205	170	170
Fürst Bismark	Id.	Id.	210	185	185
Prinz Adalbert	Id.	Id.	205	170	170

Segue Novembre 1905.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>La Patria.</i>					
Roma	Napoli	Nuova York	200	180	180
Gallia	Id.	Id.	165	142	142
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
P. de Safrustegui	Genova	Plata	200	175	175
Manuel Calvo	Id.	Centro America	200	190	190
Montserrat	Id.	Nuova York	185	160	160
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>					
Minas	Genova	Plata	175	168	168
<i>Giuseppe Fornari.</i>					
Napolitan Prince	Napoli	Nuova York	165	150	150
Gerty	Messina	Id.	155	135	135
Georgia	Napoli	Id.	165	155	155
<i>Anglo-Italiana.</i>					
Perugia	Napoli	Nuova York	175	163	163
Algeria	Id.	Id.	150	133	133
<i>Transports Maritimes.</i>					
Italie	Genova	Brasile	175	160	160
		Plata	190	170	170
Provence	Id.	Plata	190	165	165
<i>White Star Line.</i>					
Canopic	Napoli	Boston	210	185	185
Republic	Id.	Nuova York	210	185	185
Romanic	Id.	Boston	210	185	185
Cretic	Id.	Nuova York	210	185	185

Dicembre 1905.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Sirio	Genova	Plata	235	195	195
Regina Margherita	Id.	Id.	235	195	195
Liguria	Id.	Nuova York	210	185	185
<i>La Veloce.</i>					
Venezuela	Genova	Centro America . . .	205	200	200
Città di Torino	Id.	Plata	215	175	175
Savoia	Id.	Id.	235	195	195
Città di Napoli	Id.	Brasile	215	170	170
Washington	Id.	Plata	215	185	185
Brasile	Id.	Nuova York	185	185	185
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
König Albert	Genova	Nuova York	200	185	185
<i>Italia.</i>					
Ravenna	Genova	Plata	210	180	180
Bologna	Id.	Id.	220	185	185
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Hamburg	Genova	Nuova York	210	185	185
Prinz Oscar	Id.	Id.	205	170	170
<i>La Patria.</i>					
Madonna	Napoli	Nuova York	200	185	185
Massilia	Id.	Id.	165	133	133

Segue Dicembre 1905.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Léon XIII	Genova	Plata.	200	175	175
Antonio Lopez	Id.	Centro America . . .	200	190	190
Montevideo	Id.	Nuova York	185	160	160
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>					
Rio Amazonas	Genova	Brasile.	170	163	163
		Plata.	175	168	168
Re Umberto	Id.	Brasile.	170	163	163
		Plata.	175	168	168
<i>Giuseppe Fornari.</i>					
Sicilian Prince	Napoli	Nuova York	165	150	150
Giulia	Messina	Id.	155	135	135
Francesca	Napoli	Id.	175	145	145
<i>Anglo-Italiana.</i>					
Calabria	Napoli	Nuova York	175	163	163
Italia	Id.	Id.	185	170	170
<i>Transports Maritimes.</i>					
Algérie	Genova	Brasile.	175	160	160
		Plata	190	170	170
Espagne	Id.	Plata	190	170	170
<i>Ottavio Zino.</i>					
Equità	Genova	Plata.	180	165	165
<i>White Star Line.</i>					
Canopic	Napoli	Boston	210	185	185
<i>Vincenzo Finizio.</i>					
Città di New-York	Genova	Plata.	175	145	145

ALLEGATO E.

Parere del Consiglio Superiore di Marina.

(Adunanza del 13 dicembre 1905).

Vista la nota ministeriale con la quale si partecipa che in seguito al mancato accordo fra il Commissariato dell'emigrazione ed i vettori circa la determinazione dei noli massimi da praticarsi durante il primo quadrimestre del prossimo anno 1906 per il trasporto degli emigranti, questo Consiglio è chiamato a pronunciarsi nella controversia a termini dell'articolo 14 della legge sull'emigrazione;

Udito il relatore;

Visto che due sono in sostanza le questioni in ordine alle quali vi è dissenso fra Commissariato e vettori e cioè: 1° riduzione generale di lire 5 sui noli approvati pel quadrimestre in corso proposta dal Commissariato per tutti i vettori e per tutte le linee e oppugnata dai vettori; 2° riduzione particolare di lire 5, per certi piroscafi di alcuni vettori, che il Commissariato riterrebbe equo apportare, oltre quella generale, allo scopo di meglio graduarne i noli in confronto di altri piroscafi affini contro la quale riduzione parimenti protestano i vettori colpiti;

Esaminate le argomentazioni svolte a sostegno delle loro ragioni dai vettori i quali (ad eccezione della Navigazione Generale Italiana, della Veloce e della Ligure Brasiliana che si sono limitate a chiedere il mantenimento dei noli attuali) hanno domandato noli superiori a quelli in corso, ripresentando, ed alcuni altri accrescendo, le precedenti proposte; ed esaminati pure i vari argomenti addotti in contrario dal Commissariato;

Visti i pareri espressi dalle autorità e dai corpi consultivi in proposito interpellati dal Commissariato, vale a dire dalle Camere di commercio delle principali città marittime del Regno, dagli Ispettori di emigrazione e dalla Direzione generale della marina mercantile;

Tenuti presenti i dati statistici raccolti dal Commissariato e le informazioni avute circa le condizioni generali del mercato dei noli, il quale non avrebbe subito notevoli variazioni per quanto riguarda il trasporto dei passeggeri di terza classe in viaggi transatlantici;

Considerato che una lieve riduzione dei noli attualmente in vigore appare giustificata dal notevole miglioramento nelle condizioni delle linee esercitate dai vettori e principalmente di quelle degli Stati Uniti e del Plata, miglioramento dipendente dall'aumento continuo del numero degli emigranti per

destinazioni transoceaniche (non sempre bilanciato da corrispondente aumento nel numero e nel tonnelloaggio dei piroscafi impiegati in tale servizio), nonché dal cresciuto numero dei passeggeri di classe e dal più avviato traffico delle merci, come è dimostrato dal particolareggiato esame, fatto dal Commissariato, delle condizioni delle varie linee facenti capo ai porti italiani e dai dati statistici raccolti, che il Consiglio deve accettare quali sono, non essendo suo compito di procedere ad indagini in tale materia. E lo stesso si dica di altri argomenti addotti dai vettori, come ad esempio i noli praticati nei porti esteri che, secondo loro sarebbero più vantaggiosi di quelli dei porti italiani, mentre, come osserva il Commissariato, se ciò può apparir vero in qualche caso considerando le sole cifre delle tariffe, non risulta poi esatto ove si tenga conto dell'importanza del movimento e della qualità del materiale, tanto è vero che numerose Compagnie estere hanno trovato convenienza a distogliere i piroscafi dai porti del Nord-Europa e inviarli in quelli italiani;

Considerato che non è giusta l'asserzione di alcuni vettori che, cioè, i noli non dovrebbero essere variati in relazione coll'andamento dei traffici, perchè ciò è contraddetto dalle finalità delle disposizioni della legge ed anche dal fatto che in precedenti quadrimestri furono da qualche Compagnia chiesti ed ottenuti aumenti nei noli a causa della transitoria diminuzione nel numero degli emigranti imbarcati, e quindi, come ben rileva il Commissariato, se si deve tener conto delle condizioni del traffico per rialzare i noli, giusto è che se ne tenga conto all'occorrenza anche per ridurli;

Considerato che l'unica argomentazione in favore dell'aumento, o quanto meno della conservazione dei noli attuali, che potrebbe avere un certo peso qualora producesse effettivamente tutte le conseguenze che i vettori vogliono trarne, è quella che si riferisce al preteso aumento delle spese di esercizio in dipendenza particolarmente del rialzo nel prezzo dei carboni e di alcuni generi alimentari, come vini e farine, nei porti italiani, nonché, secondo altri vettori anche dall'aumento degli individui di equipaggio e dall'obbligo imposto per alcune linee delle tavole a bordo che ridurrebbe del 10 % la capacità dei piroscafi;

Che però è da osservare, quanto ai carboni, che se è vero che essi hanno subito recentemente nei porti italiani un aumento in misura variabile da due a tre lire per tonnelloata, siffatto aumento però non è tale da elevare i prezzi al di là dei limiti ordinari, ed inoltre queste oscillazioni dei corsi non possono avere influenza su tutti i vettori, i quali d'ordinario fanno le loro provviste mediante contratti a lunga scadenza; si aggiunga che, secondo informazioni avute dai regi Consoli, per la linea di New York (il cui esercizio ha la maggiore importanza nel quadrimestre venturo) i vettori possono provvedersi a buone condizioni nel detto porto, dove i prezzi del carbone non hanno

avuto alcun aumento, e che al Plata si riscontrerebbe solo una certa tendenza all'aumento, ma questo non sarebbe molto sensibile;

Che le stesse osservazioni sono da farsi circa le derrate, ed in ogni modo un piccolo aumento sui generi di consumo degli emigranti (per il vino si ridurrebbe a 21 centesimi la settimana per ogni persona adulta) non può avere che un'importanza quasi trascurabile nel complesso degli elementi che contribuiscono a formare i prezzi dei noli, di guisa che si può ritenere, senza timore di errare, che il lieve rialzo nel prezzo dei carboni e delle vettovaglie non alteri i benefici che all'industria dei vettori derivano dall'aumento del traffico;

Che non hanno maggior valore le altre obiezioni mosse da alcuni vettori relativamente all'aumento delle persone di equipaggio e all'obbligo delle tavole a bordo per le linee degli Stati Uniti, poichè si deve ammettere quanto osserva il Commissariato, vale a dire che non si è prescritto un maggior numero di persone pel servizio degli emigranti, ma si è soltanto raccomandata a questo riguardo l'osservanza delle disposizioni in vigore fin dal 1901, e che l'obbligo imposto dalla legge americana (la quale vuole che gli emigranti diretti alla Confederazione consumino i loro pasti su speciali tavole) non esige alcun sacrificio di spazio a bordo, mentre d'altra parte risulterebbe che l'osservanza di questa prescrizione non fu sempre rigorosamente richiesta dalle Autorità Federali, ed anche quando lo fu, le Compagnie vi hanno provveduto senza danno dei loro interessi;

Che neppure è da dare soverchio peso alla circostanza addotta da qualche vettore, che cioè molti degli emigranti per il Plata sono delle provincie meridionali e vengono trasportati gratuitamente a Genova, donde partono poi per l'America, poichè i vettori ciò fanno per ragioni di concorrenza e perchè trovano il loro tornaconto a concentrare gli emigranti in detto porto, anzichè andarli a prendere in quelli dell'Italia meridionale;

Che allo stesso modo non è da tener conto, come altri vettori pretenderebbero, del costo dei piroscafi che sarebbe cresciuto in questi ultimi mesi nella misura del 10 %, perchè le transitorie oscillazioni nel costo del materiale nautico, se possono avere influenza per un vettore, non possono essere tenute a calcolo nelle valutazioni dei noli da parte del Commissariato;

Che all'osservazione fatta da parecchi vettori, ossia che non sarebbe opportuno ridurre i noli per il Plata nel 1° quadrimestre dell'anno in cui l'emigrazione d'ordinario diminuisce, si può rispondere, come ha fatto il Commissariato nella sua relazione al Consiglio, che se è vero che partenze dall'Italia per il Plata diminuiscono nel 1° quadrimestre in confronto dell'ultimo, aumentano però i ritorni e diminuisce il materiale impiegato sulla linea, e da altra parte i noli debbono determinarsi tenendo conto dell'aumento generale del mercato che risulta assai propizio ai vettori;

Che è pure una considerazione di poco momento quella affacciata da altri vettori, cioè dell'aggravio di spesa derivante ai vettori dalle sfavorevoli condizioni del cambio nei porti del Brasile, poichè questo fatto è d'indole transitoria e non può influire che in misura molto limitata sull'esercizio;

Che infine l'aver chiuso con perdita i propri bilanci, come pretenderebbe qualche Compagnia, non significa che siano passive le linee del Mediterraneo da essa esercitate;

Per queste considerazioni

il Consiglio esprime parere favorevole alla proposta del regio Commissariato dell'emigrazione, cioè di applicare per tutti i piroscafi dei singoli vettori una riduzione generale sui noli attuali nella misura seguente:

lire 5 per la linea degli Stati Uniti;

lire 5 per la linea del Plata;

lire 2 per la linea del Brasile.

In quanto alla particolare riduzione, pure nella misura di lire 5 proposta per alcuni piroscafi allo scopo di meglio graduarne i prezzi in confronto di altri vapori consimili per qualità nautiche, assetto interno, ecc., ecc.,

il Consiglio riconosce in massima giusto questo criterio, però osserva che per alcuni piroscafi già venne praticata nei precedenti quadrimestri una speciale riduzione per le loro scarse qualità nautiche o per le lagnanze provocate dal cattivo trattamento fatto a bordo agli emigranti. E quindi è di avviso che la nuova particolare riduzione proposta dal Commissariato dovrebbe essere apportata nel solo caso che, a prescindere da quelli già riscontrati in addietro, si siano verificati difetti, inconvenienti ed in genere fatti o circostanze nuove, o dello stesso genere di quelle precedenti, ma più gravi, tali da stabilire un maggior grado di inferiorità dei piroscafi stessi in confronto di quelli aventi all'incirca uguali caratteristiche.

E ciò perchè non sembra equo che si abbiano a fare successive riduzioni per una medesima causa e perchè qualora si trattasse di piroscafi assolutamente inadatti al trasporto di emigranti, meglio sarebbe eliminarli addirittura dal servizio di emigrazione.

Firmati: NICASTRO — FIORITO — SANGUINETI —
MASDEA — PALUMBO — FRIGERIO.

INDICE

Decreto del Ministro degli affari esteri che stabilisce i noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 1° quadrimestre 1906	Pag. 3
Relazione sui noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 1° quadrimestre 1906	11
<i>Allegati alla relazione:</i>	
ALLEGATO A) Noli massimi stabiliti dal 1° quadrimestre 1902 fino al 1° quadrimestre 1906, confrontati coi noli proposti dai vettori e con quelli che il Commissariato avrebbe approvato per questo ultimo quadrimestre	33
ALLEGATO B) Noli praticati in alcuni porti esteri pel trasporto dei passeggeri di 3° classe	45
ALLEGATO C) Piroscafi addetti al trasporto degli emigranti dai porti italiani alle Americhe	61
ALLEGATO D) Noli effettivamente praticati dai vettori nei mesi di settembre, ottobre, novembre e dicembre 1905	66
ALLEGATO E) Parere del Consiglio Superiore di Marina	75

EMIGRAZIONE E COLONIE

Raccolta dei rapporti dei RR. Agenti Diplomatici e Consolari:

Volume I, Europa: Parte I — FRANCIA E PRINCIPATO DI MONACO.

Volume I, Europa: Parte II — SVIZZERA — AUSTRIA-UNGHERIA — GRAN
BRETAGNA — SPAGNA E GIBILTERRA — PORTOGALLO — MALTA.

Volume I, Europa: Parte III — GERMANIA — LUSSEMBURGO — BELGIO —
OLANDA — STATI SCANDINAVI — RUSSIA — PENISOLA BALCANICA.

NB. — *La parte 3^a è stata pubblicata nel giugno 1905.*

Prezzo di ciascuna parte lire due.

(Pubblicazioni del Commissariato dell'emigrazione).

Le pubblicazioni del Commissariato dell'emigrazione sono in vendita presso la Libreria Bocca in Roma e presso i suoi corrispondenti in tutto il Regno.

Prezzo del presente fascicolo L. 0.30
