



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1907.

N. 19.

SOMMARIO.

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



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.

VIA UMBRIA

1907

PREZZI DEI NOLI

per il trasporto degli emigranti nel 2° quadrimestre 1907.

1) Decreto del Ministro degli affari esteri e deliberazione del Commissariato dell'emigrazione, relativi ai noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 2° quadrimestre 1907 ⁽¹⁾.

A. — Decreto del Ministro degli affari esteri.

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

Viste le proposte dei noli pel trasporto degli emigranti nel 2° quadrimestre 1907, presentate dai vettori, Navigazione Generale Italiana, La Veloce, Lloyd Italiano, Italia, Norddeutscher Lloyd, Hamburg-Amerika Linie, La Patria, Anglo-Italiana, White Star Line, Giuseppe Fornari, Ligure Brasiliana, Ottavio Zino, Società Anonima Genovese, Siculo-Americana;

Tenuto conto delle informazioni raccolte, a norma dell'articolo 14 della legge sull'emigrazione, sulle condizioni generali del mercato dei noli e sui prezzi pel trasporto dei passeggeri di 3^a classe nei viaggi transatlantici, praticati nei principali porti esteri;

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

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

(1) Il decreto del Ministro degli affari esteri e la deliberazione del Commissariato dell'emigrazione, riportati nel presente fascicolo del Bollettino, sono stati pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 89, del 15 aprile 1907.

Esaminate le ragioni addotte dai suddetti vettori a sostegno delle loro domande, nonchè le considerazioni per cui il Commissariato dell'emigrazione non ha creduto di approvare le proposte di noli presentate dagli stessi vettori;

Ritenuto che le considerazioni del Commissariato, già comunicate ai vettori, appaiono, in ogni loro parte, approvabili;

Ritenuto che pel 2° quadrimestre 1907 siano da mantenersi i prezzi stabiliti pel quadrimestre che volge a termine, i quali sono rispondenti alle attuali condizioni del mercato e a quelle di esercizio delle linee iscritte sulle patenti dei vettori di emigranti, e sono in rapporto con la classe e velocità dei piroscafi e con la qualità dei trasporti;

Sul conforme parere del Consiglio Superiore di Marina;

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

Decreta:

Sono stabiliti i seguenti noli massimi, pel trasporto di emigranti, dal 1° maggio al 31 agosto 1907:

Navigazione Generale Italiana.

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

La Veloce.

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

Lloyd Italiano.

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

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

Italia.

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

Norddeutscher Lloyd.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Kaiser Wilhelm der Grosse	175
Friedrich der Grosse	175
Königin Luise	175
König Albert	175
Prinzess Irene	175
Barbarossa	175
Neckar	170
Weimar	165
Gera	165

Hamburg-Amerika Linie.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Hamburg	175	—	—
Moltke	175	—	—
Bulgaria	160	—	—
Prinz Oscar	155	160	170
Prinz Adalbert	155	160	170

La Patria.

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

Anglo-Italiana.

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

White Star Line.

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

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

Giuseppe Fornari.

PIROSCAFI	STATI UNITI	
	Nuova York	Nuova Orleans
Francesca	145	170
Sofia Hohenberg	145	170

La Ligure-Brasiliana.

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

Ottavio Zino.

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

Società Anonima Genovese.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Volturno	165	175
Governor	—	145

Siculo-Americana.

PIROSCAFO	STATI UNITI (Nuova York)
Italia	137

Roma, addì 14 aprile 1907.

Per il Ministro
POMPII.

B. — Deliberazione del Commissariato dell'emigrazione.

IL COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

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

Delibera:

Sono approvati i noli massimi indicati nella seguente tabella, pel
trasporto degli emigranti, dal 1° maggio al 31 agosto 1907.

Compagnia Transatlantica di Barcellona.

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

(1) Dall'Italia per Puerto Rico. Il nolo è fissato in lire 195 per Puerto Limon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra; in lire 200 per Colon; in lire 220 per Habana, e in lire 240 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)
Pampa	173	185
Formosa	173	185
Espagne.	158	165
Italie	158	165
Algérie	158	165
France	158	165
Aquitaine	153	160
Provence	153	160
Les Alpes.	148	155

Compagnie Générale Transatlantique.

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

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

Giuseppe Fornari.

PIROSCAFI	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Francesca	160
Sofia Hohenberg	160

Roma, addì 13 aprile 1907.

Il Commissario Generale
L. REYNAUDI.

2) Relazione sui noli pel trasporto degli emigranti nel secondo quadrimestre 1907.

(30 aprile 1907).

Procedendosi alla revisione dei noli massimi pel trasporto degli emigranti nel secondo quadrimestre 1907, quasi tutti i vettori riprodussero le stesse proposte di aumenti già presentate nel quadrimestre precedente, malgrado che esse non fossero state approvate dal Commissariato, nè accolte dal Ministro degli affari esteri, sul conforme autorevole parere dell'on. Consiglio superiore della Marina (1). Per altro, si tratta quasi di una consuetudine ormai invalsa nei vettori, i quali, dall'attuazione della legge, presentano proposte di prezzi più alti di quelli che possono essere approvati.

In generale, le ragioni addotte dai vettori non differiscono da quelle svolte nel quadrimestre precedente, chè anzi molti fanno ad esse espresso richiamo. Ma non sembra necessario, nè opportuno ripetere ora l'ampia discussione svolta nella precedente relazione.

Piuttosto giova esaminare se, successivamente al tempo in cui furono stabiliti i noli pel primo quadrimestre, sieno intervenute variazioni nel mercato dei trasporti che consiglino di variare i noli stessi.

Questa disamina è stata compiuta valutando i dati indicati dai vettori e raccogliendo le più ampie possibili informazioni sul

(1) Nell'allegato A, sono messe in confronto le proposte dei vettori pel 2° quadrimestre con quelle del 1° quadrimestre. Come emerge dal prospetto, le proposte sono quasi tutte identiche. Solo la " Transatlantique Havre ", e la " Transatlantica ", di Barcellona, hanno ridotto le domande di noli pel Nord America, ed i vettori " Transports Maritimes ", e " Fornari ", per le linee del Sud. È da avvertire che per la linea degli Stati Uniti, le proposte di quasi tutti i vettori presentano una riduzione di 10 lire che è *soltanto apparente*. I vettori, infatti, chiedono contemporaneamente di potere percepire, *separatamente* dal nolo, la tassa di sbarco nel territorio federale, che attualmente è di due dollari e che sarà elevata col 1° luglio p. v. a 4 dollari. Ma la decisione su questa domanda, d'accordo con la Direzione generale della marina mercantile, e col consenso dei vettori, è stata rinviata e sarà presa nel corso del quadrimestre.

mercato generale dei noli e sulle condizioni di esercizio delle linee che fanno capo in Italia. Si sono pure tenuti nel debito conto i pareri dei corpi consultivi indicati dalla legge.

Circa il mercato dei noli per gli emigranti nei porti esteri, dalle notizie fornite dai RR. Consoli, non risulta che sieno intervenute variazioni sensibili. È cessata la depressione nei noli pel Nord America nei porti di Amburgo e di Brema — che si era notata nello scorso dicembre — depressione che si era ripercossa nei porti di Fiume e di Trieste. Inoltre, nel porto di Liverpool è già stato calcolato l'aumento della tassa di sbarco negli Stati Uniti. Per converso vi è una certa riduzione dei prezzi di trasporto dai porti della Spagna pel Sud America, come pure vi è qualche riduzione nei biglietti dei prepagati per gli Stati Uniti. Nel resto, i prezzi sono invariati.

Nell'Allegato B sono riprodotti i noli che sono in vigore nei porti di Europa e di America, pel trasporto di emigranti nei viaggi transatlantici. E questi prezzi, stabiliti in regime della libera concorrenza, sono certamente in rapporto con quelli determinati nei porti italiani, ove si tenga conto del fatto che, mentre i primi sono prezzi di cartello — che in pratica vengono molto ridotti — i secondi sono invece prezzi normalmente praticati. E se è vero che, per la linea degli Stati Uniti, la rotta dai porti del Nord è più breve di quella dai porti del Mediterraneo, non è men vero d'altra parte, che la qualità del materiale impiegato sulle linee che fanno capo in Italia, è, nella media, inferiore a quella del materiale che fa il servizio fra il Nord America e il Nord Europa. Si aggiunga che il traffico, per quanto riguarda gli emigranti, è nei nostri porti più intenso in rapporto al tonnellaggio, e che lo spazio cubico assegnato ad ogni persona in Italia è inferiore a quello richiesto da alcune leggi straniere (come ad es. l'inglese).

Pertanto può ritenersi che, pel trasporto degli emigranti dai porti nazionali, il costo unitario non sia superiore a quello dei porti del Nord Europa, mentre il nolo individuale effettivo, toccato dall'ar-

matore nei porti nazionali, è in media superiore a quello guadagnato nei porti esteri.

Circa le condizioni di esercizio delle linee che fanno capo in Italia.

Già nella precedente relazione fu dimostrato che le condizioni di esercizio delle linee, considerate nel loro complesso, erano indubbiamente migliorate. Infatti l'incremento del traffico era tale da compensare largamente i maggiori aggravii dipendenti dal rincaro dei combustibili e di altri generi di consumo di bordo. E nulla può ora consigliare di mutare questa conclusione cui si venne dopo un completo esame delle condizioni del mercato, condotto con ogni più misurata e cauta diligenza.

Piuttosto converrà esaminare attentamente se e quali variazioni siano intervenute dal dicembre ad ora nelle condizioni di esercizio delle linee che fanno capo in Italia. E a questo fine consideriamo partitamente, prima l'andamento dei vari coefficienti del costo di esercizio e poi lo svolgimento del traffico.

Per le spese di esercizio si rileva dagli interessati che i prezzi del combustibile e dei viveri occorrenti per le provviste di bordo hanno continuato a rincarare.

Ma giova studiare se e in quale misura sia avvenuto questo rincaro.

Riguardo al combustibile fu già avvertito nella precedente relazione che non possono prendersi a base i prezzi segnati sulle mercuriali delle nostre Camere di commercio, riguardanti il carbone posto nei vagoni sulle calate dei porti nazionali. A determinare questi prezzi, infatti, concorrono coefficienti vari che non hanno influenza sulle condizioni di esercizio dei vettori.

Come fu dichiarato nella precedente relazione, per le linee degli Stati Uniti i vettori di ordinario si provvedono nei porti americani del combustibile per l'intera traversata. E in questi porti, secondo che riconoscono gli stessi interessati, i prezzi dal dicembre ad oggi non hanno subito notevoli variazioni. Per la linea del Brasile e Plata si usa invece combustibile inglese, che di ordinario viene fornito,

parte in Genova, parte a San Vincenzo di Capo Verde e parte a Buenos Aires. Importa pertanto esaminare l'andamento dei prezzi del carbone dal dicembre all'aprile in Inghilterra, e i prezzi dei noli pel trasporto del combustibile dai porti inglesi a quelli di rifornimento.

Ora, dai listini di prezzi comunicati settimanalmente dal regio Console di Cardiff, risulta che i prezzi suaccennati hanno avuto il movimento indicato dal seguente prospetto:

MESI	PREZZI del carbone per navigazione di 1 ^a qualità (franco bordo)	NOLI da Cardiff a Genova	NOLI da Cardiff a B. Aires
		Scellini	
Dicembre 1906	Da 15/ a 15/6	Da 7/9 a 8/3	Da 12/9 a 13/6
Gennaio 1907	„ 16/ 16/6	7	„
Febbraio „	„ 18/3 19	„ 6/9 6/10	„
Marzo „	„ 17/ 17/3	„ 8 8/6	„ 11/6 a 12/3
Aprile „	„ 16/9 17/6	„ 7/9 8/3	„ 14/ 14/6

Come si rileva dai dati qui riportati i prezzi dei carboni hanno continuato nella curva ascendente già rilevata; e, dopo avere raggiunto la massima altezza nel febbraio, sono venuti declinando, nei mesi successivi, pur mantenendosi ad un livello superiore a quello dello scorso dicembre. Pei noli invece si sono avute delle oscillazioni, ma non un deciso e fermo rialzo.

Ad ogni modo non si può contestare che il prezzo del combustibile negli scali di rifornimento appare cresciuto.

Ma, come è ben noto, e come i vettori già dichiararono quando si procedette alla revisione dei noli pel 1° quadrimestre 1907, essi provvedono alle provviste del combustibile con contratti per anno solare, che si stipulano di solito nel *dicembre*. I prezzi stabiliti da tali contratti sono impegnativi pei fornitori e non sono suscettibili di aumento, qualunque sia l'andamento del mercato, ma solo di riduzione

per effetto della cosiddetta *fall clause*. Questi contratti poi stabiliscono la consegna del combustibile non ai luoghi di origine, ma nei *porti di rifornimento*. Così che i vettori non hanno potuto subire gli aumenti di prezzi sopra rilevati, nè per quanto ha tratto al prezzo del combustibile all'origine, nè per ciò che si riferisce alle oscillazioni dei noli. I prezzi da essi contrattati nel dicembre scorso avranno vigore per tutto il 1907, salve le riduzioni di cui eventualmente dovessero godere per ribassi dei prezzi.

Del resto giova anche osservare che i prezzi attuali del combustibile non sono eccezionalmente alti. Prima che entrasse in vigore la legge, nel 1900, i prezzi del carbone Cardiff — secondo che risulta dagli atti della Commissione centrale delle Dogane — erano notevolmente più elevati. Anche i noli di trasporti del combustibile erano allora più alti; e inoltre allora vi era l'aggio sull'oro che gravava sui nostri armatori. Secondo le cifre ufficiali della detta Commissione il prezzo medio del carbone a Genova (*spese di sbarco escluse*) fu nel 1900 di lire 46.15; mentre i contratti stipulati dagli armatori nel dicembre 1906, pel 1907, portano dei prezzi oscillanti da 20 a 25 scellini per le forniture in Genova.

Tuttavia, nel 1900, malgrado che i prezzi del carbone fossero di tanto più alti degli attuali e il traffico assai meno intenso di ora, i noli per gli emigranti — che allora erano stabiliti liberamente dai vettori — erano sensibilmente più bassi di quelli ora stabiliti.

Circa i prezzi delle provviste di bordo, i vettori affermano che vi sono stati dei forti aumenti. Per valutare l'attendibilità di questa affermazione si sono esaminate le mercuriali pubblicate dalle Camere di commercio di Napoli, che possono dare sicure e precise notizie del movimento dei prezzi di maggiore consumo a bordo. E i dati desunti da tale esame sono ordinati nel seguente prospetto:

	2 NOVEMBRE 1905	1° FEBBRAIO 1906	3 MAGGIO 1906	2 AGOSTO 1906	2 NOVEMBRE 1906	6 DICEMBRE 1906	3 GENNAIO 1907	7 FEBBRAIO 1907	7 MARZO 1907
Stocco Olandese . Quint.	137	140	"	"	"	"	"	"	"
Pasta alimentaria (n. 3) Id.	37 a 39.50	36 a 39	36 a 38	36 a 37	36 a 38	37 a 38	37 a 38	36 a 38	36 a 37.50
Farina (B.2-sup.) Id.	33.50 a 34.50	33.50 a 34	33.50 a 34	33.50 a 34	33.50 a 34	33.50 a 34	33.50 a 34	33.50 a 34	33.50 a 34
Riso giapponese (2ª qualità) Id.	33	33.50	35	37	35	36	35	35	35
Vino di Gallipoli. Ettol.	25	21 a 23	"	21 a 23	20 a 21	25	25	26	27 a 28
Fagioli Quint.	30.50	31	26	25	26	"	28	26	26

Per la carne i listini delle Camere di commercio non contengono le relative quotazioni. Ma, come è noto, è venuto diffondendosi a bordo l'uso della carne congelata che, se è meno gustosa, è però notevolmente meno cara di quella fresca.

Tutto considerato quindi, solo pel vino, vi è un aumento di prezzi in confronto allo scorso dicembre: nella misura da due a tre lire per ettolitro. Ora, pur tralasciando di rilevare, che pur troppo è divenuta frequente la frode di usare l'economico vino spagnolo invece di quello italiano prescritto dal Regolamento, deve osservarsi che la tabella viveri prescrive per ogni emigrante litri 3.5 per settimana. L'aggravio per i vettori sarebbe quindi dai 14 ai 20 centesimi per un viaggio di 2 settimane, e dai 21 a 30 centesimi per un viaggio di 3 settimane. E ciò certamente non giustifica le domande di aumento di nolo, di venti e trenta lire, presentate dai vettori.

Inoltre, come è risaputo, alle provviste di bordo si provvede mediante appalti per lo più annuali, così che i vettori non risentono le conseguenze delle temporanee oscillazioni di prezzo. E da informazioni assunte risulta che in generale i prezzi stabiliti nei contratti di fornitura di viveri non hanno subito aumenti e si sono mantenuti sempre in cifre assai modeste. Di ordinario i fornitori con una lira a testa e per giorno provvedono non solo ai viveri per gli emigranti, ma anche al corredo delle cuccette. Alcuni vettori pagano poi dei prezzi più bassi, e ciò dà luogo a giustificati reclami sul trattamento a bordo, reclami che, negli ultimi tempi, sono stati non infrequenti.

In quanto alle altre spese di esercizio, non sembra che vi siano variazioni rilevanti.

Si accenna dai vettori ad aumenti nei prezzi degli olii lubrificanti per le macchine e nei colori per la pitturazione delle navi. Di questi aumenti però l'Amministrazione non ha sicura notizia. E comunque essi non possono avere che un'influenza limitata nel bilancio dell'azienda dei vettori.

Si insiste parimenti sull'aggravio dipendente dall'obbligo fatto

di usare coperte di lana invece che di cotone. Ma questo punto fu già chiarito nella precedente relazione, e fu dimostrato come l'aggravio in fatto non esiste. Infatti le coperte di lana, se sono più costose di quelle di cotone, durano proporzionalmente di più; e risulta da sicure fonti che a bordo s'impedisce agli emigranti di portarle via alla fine del viaggio.

Per la mano d'opera, è noto che i salari della gente di mare non hanno subito alcun aumento. In quanto poi alle mercedi degli operai dei porti, esse, del pari, nell'ultimo quadrimestre non sono variate. E del resto si tratta di mercedi di ordinario pagate dal commercio anzichè dall'armamento.

In conclusione quindi, dal dicembre all'aprile, le spese di esercizio non hanno subito che variazioni assai limitate. Ed anche se si volessero mettere in raffronto le presenti condizioni di esercizio con quelle dell'aprile 1906, si rileverebbe che il maggior aggravio pei vettori dipende dal rincaro dei carboni. Ma fu già dimostrato nella precedente relazione che l'incremento del traffico è tale da compensare ad esuberanza questo aggravio.

Inoltre importa rilevare che questi aumenti nelle spese di esercizio — per cui i vettori vorrebbero far risentire maggiori aggravii agli emigranti — non hanno determinato il rialzo dei noli per le merci e pei passeggeri di classe. E si noti che i piroscafi adibiti specialmente al trasporto dei passeggeri di cabina, essendo più veloci, risentono maggiormente il rincaro del combustibile.

Circa l'andamento del traffico, si osserva che già nella precedente relazione ne furono chiarite le condizioni favorevoli pei vettori.

Il movimento dei passeggeri è stato infatti negli ultimi anni in continuo incremento; e gli scambi commerciali tra l'Italia e le Americhe sono anch'essi cresciuti progressivamente, anche per effetto dell'emigrazione.

Giustamente però hanno osservato i vettori che, per valutare la influenza di questo fatto sulle condizioni di esercizio delle linee che muovono dall'Italia, le cifre statistiche debbono considerarsi non

nel loro complesso, ma in rapporto al materiale impiegato. Ma, se il materiale è aumentato, l'aumento è stato ed è meno che proporzionale all'incremento del traffico. E ciò significa che è cresciuta la produttività del materiale, perchè, come è noto, il costo di esercizio di un vapore è in gran parte indipendente dalla quantità di merci e dal numero di passeggeri che esso trasporta.

Non occorre qui ripetere la dimostrazione dello sviluppo del traffico ampiamente fatta nella precedente relazione. Gioverà piuttosto soffermarsi sui dati riferentisi agli ultimi mesi, raffrontandoli con quelli dei mesi corrispondenti degli anni antecedenti.

Ora circa il movimento delle merci, nel periodo dal gennaio al 15 marzo 1907, non sono da notarsi certamente riduzioni in confronto allo stesso periodo dell'anno antecedente. Se infatti consideriamo pei detti periodi di tempo il movimento delle merci in arrivo e in partenza su piroscafi da emigranti, verificatosi nel porto di Genova, che è il più importante per questa parte del traffico, noi abbiamo, secondo i dati comunicati da quell'ispettore, le seguenti medie per ciascun piroscafo.

	IMBARCHI		SBARCHI	
	1906	1907	1906	1907
	Tonnellate			
Plata	858	545	1,119	1,133
Stati Uniti	236	560	729	1,381

Come risulta dal prospetto che precede vi è una certa diminuzione nelle medie delle merci imbarcate pel Plata; ma per converso le medie degli sbarchi non si sono ridotte.

Invece sulla linea degli Stati Uniti vi è stato un notevole incremento sia negli imbarchi che negli sbarchi. Nè risulta esatto quanto è stato detto da qualcuno e cioè che i noli per questa linea sono ridotti. Dalle informazioni fornite dagli Ispettori nei porti di

imbarco risulta che i noli stessi si mantengono fermi ad un livello da 12 a 15 scellini per tonnellata, pel così detto carico generale, di uno scellino per box per gli agrumi, di 4 pence per le cassette di pasta di 25 libbre, e così via.

Circa il movimento degli emigranti nazionali si deve constatare che esso nel gennaio 1907 presenta cifre complessive sensibilmente inferiori a quelle del gennaio 1906; nel febbraio di quest'anno però raggiunge quasi la cifra dello stesso mese del 1906, e nel marzo supera la cifra pur così rilevante del marzo 1906. Ed anzi il marzo 1907 è stato il mese di maggior movimento migratorio che sia stato registrato dall'attuazione della legge.

Facciamo seguire le cifre.

MESI	1906	1907
Gennaio	20,764	13,722
Febbraio	36,906	35,261
Marzo	51,177	53,966

Ora è evidente che la riduzione di gennaio e febbraio di quest'anno dipende esclusivamente dalla serrata degli armatori nazionali. E non occorre al certo dimostrare quali molteplici influenze questa circostanza abbia per la presente disamina, essendo evidente che il numero delle partenze deve considerarsi in relazione col numero delle cuccette disponibili sui piroscafi partiti, e che il così detto lavoro di produzione del traffico fatto dai vettori agisce per molti versi sulle correnti migratorie.

Che se ci facciamo a considerare il movimento degli emigranti in rapporto col materiale *effettivamente impiegato* sulle linee, troveremo che la produttività del materiale stesso non è diminuita nemmeno nei mesi in cui il numero complessivo dei passeggeri di 3^a classe partiti è stato scarso. Indichiamo qui appresso il numero delle cuccette disponibili sui piroscafi partiti in rapporto al numero

complessivo degli emigranti che hanno lasciato l'Italia nei mesi di gennaio-marzo 1907.

M E S I	ANNO 1906		ANNO 1907	
	Numero delle cuccette	Numero degli emigranti	Numero delle cuccette	Numero degli emigranti
Gennaio	31,948	20,764	22,516	13,722
Febbraio	48,472	36,906	40,293	35,261
Marzo	52,271	51,177	60,071	53,966

Come si vede quindi, la percentuale delle cuccette occupate su quelle disponibili, si è mantenuta pressochè invariata. Nè certamente siffatti rapporti possono istituirsi con tutto il materiale disponibile, compreso quello lasciato in disarmo dai vettori.

Non è qui il caso di esaminare le caratteristiche dell'ultimo conflitto tra armatori e gente di mare. Ma è evidente che si tratta di un disarmo volontario, nel senso che esso non fu imposto dalle condizioni del traffico. E pertanto si ritiene che — dati i fini e i caratteri della presente indagine — non debba tenersi presente il materiale in disarmo, come dovrebbe farsi, in certi limiti, se invece il disarmo stesso fosse dipeso da riduzione del movimento migratorio.

Infine, per chiudere questa parte, è da rilevare che anche le cifre complessive dei rimpatri in 3^a classe dai paesi transoceanici sono cresciuti nei primi mesi del 1907 in confronto col periodo corrispondente del 1906. E ciò è dimostrato dai dati seguenti.

M E S I	1906	1907
Gennaio	4,673	6,750
Febbraio	4,157	4,961
Marzo	3,347	4,088 (Solo porto di Napoli)

Riassumendo quindi, il movimento generale degli emigranti si mantiene, finora almeno, imponente e non è inferiore a quello rilevato nel 1906, malgrado che esso avesse dato cifre le quali sembrano eccezionali.

Se poi ci facciamo a considerare più particolarmente l'andamento delle linee degli Stati Uniti e del Brasile e Plata, rileveremo che su ciascuna di esse l'efficienza del materiale in rapporto al movimento migratorio deve considerarsi cresciuto.

Linea degli Stati Uniti. La domanda di mano d'opera nella Confederazione americana si mantiene attiva, ed in conseguenza la emigrazione per gli Stati Uniti continua ad essere fortissima. Sono partiti per quella destinazione 30,518 emigranti nei mesi di gennaio e febbraio u. s. e 46,603 nel marzo. Nè il movimento accenna a diminuire.

Se poi esaminiamo il movimento migratorio in rapporto al materiale impiegato, troviamo che continua quella crescente efficienza del naviglio che già fu rilevata in precedenti relazioni. Facciamo seguire il consueto prospetto comparativo del movimento dell'emigrazione e del materiale su questa linea.

Linea degli Stati Uniti.

	1902			1903			1904			1905			1906			1907
	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	1° quadri- mestre
Numero dei piro- scafi	85	75	64	101	70	61	93	63	61	98	84	73	103	93	61	91
Tonnellaggio netto complessivo delle navi	235,231	203,912	178,928	310,496	208,833	185,424	312,061	222,493	216,160	374,666	320,863	297,350	432,437	384,598	273,032	457,765
Tonnellaggio netto medio per viaggio	2,735	2,705	2,796	3,074	2,983	3,040	3,678	3,532	4,085	3,721	3,820	4,073	4,198	4,135	4,476	5,031
Numero complessi- vo dei passeggeri di 3ª classe tra- sportati	73,423	60,523	49,442	100,654	61,282	45,933	84,045	32,236	22,554	107,384	87,762	51,985	119,310	104,351	65,080	120,248
Media dei passeg- geri di 3ª classe imbarcati per ogni viaggio	854	807	773	997	876	753	904	512	370	1,066	1,045	712	1,158	1,122	1,066	1,321

Come rilevasi dal precedente prospetto, la cifra media di emigranti trasportati nel primo bimestre 1907, fu di 925 per ogni viaggio, mentre nel corrispondente periodo del 1906 era stata di 869. Vero è bene che il tonnello medio è cresciuto, nei periodi di tempo messi a raffronto, da 4353 a 5202. Ma è da considerare che questo aumento è dipeso in parte dalla cresciuta velocità del materiale destinato al trasporto dei passeggeri di 3^a classe (a cui corrisponde una più elevata classificazione agli effetti dei noli), e in parte dal maggior numero di piroscafi di lusso e di tipo misto impiegati e che corrisponde allo sviluppo del movimento dei passeggeri di classe su questa linea.

Infatti, se esaminiamo la capacità media dei piroscafi pel trasporto degli emigranti, rileviamo che il numero medio di cuccette di 3^a classe installate su ogni piroscafo, che era di 1335 nel primo bimestre del 1906, è stato di 1390 nello stesso periodo del 1907. E, mettendo in rapporto queste cifre con quelle su riportate, si trae la conclusione che la media degli emigranti trasportati per ogni viaggio è proporzionalmente cresciuta più della media della capacità dei piroscafi.

Riassumendo quindi risulta in modo sicuro che le condizioni di esercizio delle linee degli Stati Uniti si mantengono nel notevole stato di prosperità già dimostrato in precedenti relazioni ed anzi si possono considerare migliorate.

Per la linea del Brasile e Plata deve parimenti osservarsi che la percentuale degli emigranti partiti nel 1° trimestre 1907 in rapporto alle cuccette disponibili sui piroscafi è cresciuta in confronto con lo stesso periodo del 1906.

Diamo qui appresso le cifre:

	CUCLETTE disponibili	NUMERO degli emigranti	PERCENTUALE delle cuccette occupate
1° trimestre 1906	36,103	25,310	70
Id. 1907	29,707	22,537	81

Come rilevasi dalle cifre suindicate le cuccette occupate da emigranti sui piroscafi impiegati su queste linee che erano state il 70 per cento del totale delle disponibili nel 1° trimestre 1906 sono state l'81 per cento nel 1907. Il che significa che vi è stata una maggiore efficienza del naviglio.

Documentate così le condizioni del traffico sulle linee che fanno capo in Italia, indichiamo i pareri avuti dai corpi consultivi di cui all'articolo 14 della legge sull'emigrazione.

La Camera di commercio di Genova, dopo aver ripetuto le considerazioni sopra discusse sul rincaro del combustibile, dei viveri, ecc., propone che i noli attuali siano rialzati del 15 per cento; e ciò — dice la Camera — anche per compensare i vettori degli aumenti che non hanno ottenuto nei quadrimestri precedenti.

La Camera di commercio di Napoli propone anch'essa un rialzo di cui non determina la misura, per i soliti motivi, e anche in vista dell'aumento della tassa d'ingresso negli Stati Uniti che avrà effetto dal 1° luglio prossimo venturo. Ma è evidente — come fu sopra accennato — che questa circostanza non può influire per la determinazione dei noli nel 2° quadrimestre che entreranno in vigore col 1° maggio. Di questa circostanza si terrà conto a suo tempo variando i noli nel corso del quadrimestre a norma dell'articolo 14, cap. 4° della legge.

La Camera di commercio di Messina, fondandosi su argomenti consimili a quelli suaccennati, propone che i noli vengano aumentati dell'8 per cento.

La Camera di commercio di Venezia e di Palermo consigliano invece di mantenere i noli attualmente in vigore. Alla stessa conclusione vengono pure concordemente gli ispettori dell'emigrazione di Genova, Napoli, Palermo e Messina.

La Direzione generale della Marina mercantile, la quale nel quadrimestre precedente aveva espresso parere perchè fossero mantenuti i prezzi allora assegnati per tutte le linee, propone ora che si ripristino i noli per gli Stati Uniti quali erano nel 3° quadrimestre

1906, aumentando cioè i prezzi attuali di lire 5. E propone inoltre un aumento di lire 5 pei noli del Brasile e del Plata che nel quadrimestre scorso non furono variati.

Col sussidio dei pareri suindicati, e sulla base delle informazioni di cui si è dato conto, il Commissariato prese le sue determinazioni sulle proposte dei vettori.

Esso ebbe a considerare che i vettori trascurano l'incremento del traffico ed esagerano l'importanza dell'aumento delle spese di esercizio. Così ad esempio alcuni mettono a calcolo anche aumenti sul prezzo dell'olio da tavola e dello zucchero, la cui importanza per la confezione del vitto degli emigranti è trascurabile. Tutti poi parlano del rincaro del combustibile dal dicembre ad oggi, mentre avevano già dichiarato che essi fanno i contratti con prezzi impegnativi per un anno solare; e così via.

Ma, considerando le condizioni delle linee *nel loro complesso*, il Commissariato riconobbe che negli ultimi mesi vi è stato bensì un aumento sul costo di alcuni viveri, del resto ben limitato, ma che per contro le condizioni del traffico hanno continuato ad essere favorevoli, così che l'efficienza del materiale impiegato si è mantenuta elevata.

Nè parve al Commissariato di dovere tener conto, in questa valutazione, della recente serrata degli armatori nazionali e del conseguente disarmo. Questo fu un episodio di un contrasto fra due gruppi di interessi, di cui ciascuno dei contendenti deve sentire le conseguenze e pagare le spese. Certamente non sarebbe nè equo nè ragionevole fare pagare agli emigranti le spese del conflitto.

Nè giova trascurare che degli aumenti che venissero concessi trarrebbe il maggior partito la bandiera estera che è rimasta estranea al conflitto e che anzi ne ha ricevuto vantaggio.

Per tutte queste considerazioni il Commissariato non credette di approvare le proposte d'aumento di prezzo presentate dai vettori, ritenendo che non fosse il caso di consentire noli superiori a quelli fissati pel primo quadrimestre.

Comunicate queste determinazioni ai vettori, alcune Compagnie, e cioè la Transatlantique Havre, la Transatlantica Spagnuola e la Società Transports Maritimes accettarono di modificare le loro proposte, accettando gli stessi noli fissati pel primo quadrimestre. Gli altri vettori (Navigazione Generale Italiana, La Veloce, Lloyd Italiano, Italia, Siculo-Americana, Ligure-Brasiliana, Ottavio Zino, La Patria, Anglo-Italiana, Giuseppe Fornari, Norddeutscher Lloyd, Hamburg-Amerika Linie, White Star Line e Anonima Genovese) insistettero invece nelle loro proposte, sulle quali il Consiglio superiore della marina è chiamato a dare il suo autorevole parere.

Si indicano qui appresso le ragioni esposte da ciascun vettore con le obiezioni che furono contrappostevi dal Commissariato.

La *Navigazione Generale Italiana* e la *Veloce* si riferiscono agli argomenti addotti nei quadrimestri precedenti, accennando al cresciuto costo dei carboni.

Ma già nella precedente relazione gli argomenti di queste Società furono ampiamente discussi; e così il Consiglio superiore di marina come il Ministro degli affari esteri approvarono le conclusioni del Commissariato.

Ora le due Compagnie non portano argomenti nuovi, e quindi ogni ulteriore discussione apparisce superflua. Basterà accennare, in riguardo al rincaro dei carboni, che così la *Veloce* come la *Navigazione Generale* ebbero a dichiarare espressamente che esse provvedevano ai bisogni di combustibile con contratti annuali. E quindi i prezzi stipulati in dicembre hanno sempre vigore per esse.

Nè si può parlare — come fa la *Navigazione Generale* — di previsioni ottimistiche del Commissariato smentite dai fatti. A parte che ancora non si sa quali saranno i prezzi del carbone negli altri mesi del 1907, è da osservare che, nell'ultima relazione, pur accennandosi all'eventualità che i prezzi potessero ribassare, si *istituirono i calcoli sui prezzi del dicembre*, cioè sui prezzi di base pei contratti annuali, *che furono considerati come consolidati per tutto l'anno.*

Il *Lloyd Italiano* non porta argomenti dissimili da quelli delle due Società suindicate. Esso fa qualche riserva di indole giuridica relativa a pretesa mancanza di motivazioni nelle comunicazioni del Commissariato. Ma se fosse questa la sede opportuna sarebbe agevole dimostrare che si sono osservate, anche per la procedura, le disposizioni della legge, interpretata nel senso più liberale.

La stessa Compagnia poi, ripetendo quanto già aveva detto nel quadrimestre precedente, propone che sia corretta la graduazione dei noli per il Brasile ed il Plata e che si tenga maggior conto della qualità dei trasporti di cui essa dispone.

Circa il primo punto, nella precedente relazione furono già chiariti i motivi per cui si crede che non convenga mutare la graduazione dei noli fra le due linee quale si è venuta formando in seguito ad una esperienza ormai lunga.

Circa il secondo punto poi, non pare dubbio che la domanda del *Lloyd Italiano* sia del tutto priva di fondamento. Non si contesta che i piroscafi di questa Compagnia abbiano dei buoni adattamenti interni. Per converso però la loro velocità non è elevata. (Infatti quelli che hanno esercitato la linea del Nord hanno sviluppato velocità di poco superiore a 13 miglia, ed anzi l' "*Indiana* ", in 5 viaggi per Nuova York, ha avuto una velocità di miglia 12.62. Sulla linea del Sud il "*Mendoza* " e il "*Cordova* " hanno mantenuto una velocità di 14 miglia).

Così che, valutate nel loro complesso le qualità dei trasporti, non pare che la Società abbia motivo di dolersi dei noli consentite, che sono per tutte le linee i massimi assegnati ai migliori piroscafi.

La *Ligure Brasiliana*, l'*Italia* e il vettore *O. Zino* si riferiscono esplicitamente ai motivi addotti per la determinazione dei noli del corrente quadrimestre. La *Ligure Brasiliana* riconosce che non è intervenuto nessun fatto nuovo dal dicembre scorso ad oggi; tuttavia chiede che le ragioni già da essa adottate siano nuovamente prese in esame. Ma ciò, per i motivi sopra indicati, non appare necessario.

L'armatore Zino poi accenna all'aumento del prezzo dei metalli che chiama fantastico. Ma non si vede quale influenza possa avere questo fatto nell'esercizio dell'industria del vettore Zino, il quale dispone di due navi vecchie, di limitato tonnello, di scarsa velocità e su cui il servizio ha dato luogo a rilievi.

La *Siculo Americana*, la quale finora dispone di un solo piroscalo, l' " *Italia* ", già noleggiato dalla Navigazione Generale Italiana, non accetta il nolo di lire 137 che il Commissario consentirebbe per la linea di Nuova York, insistendo nel domandare un prezzo di lire 145. Questa Società adduce due ordini di considerazioni, l'uno generale relativo all'andamento del mercato, l'altro speciale che riguarda il piroscalo.

La Società s'intrattiene, come gli altri vettori, sulle spese di esercizio e specialmente sulle coperte di lana e sul rincaro del carbone. Per quest'ultima parte accenna che, essendo il suo esercizio recente, essa non ha potuto provvedersi con contratti a fin d'anno, come hanno fatto le altre Compagnie.

Ora, a parte che nella determinazione della misura generale dei noli non possono tenersi a calcolo le condizioni particolari di ciascun armatore, è da considerarsi che questa Società si è preparata di lunga mano all'esercizio dell'industria di trasporto degli emigranti. Si ritiene quindi che essa, se lo avesse creduto opportuno, avrebbe potuto provvedersi di combustibile nello scorso dicembre; e ciò appare tanto più verosimile in quanto la Compagnia è amministrata dalla ditta Peirce Brothers, che dispone di altri vapori.

Inoltre questa Società dice che l'incremento del traffico è meno che proporzionale all'aumento nelle spese di esercizio. Ma, come sopra si è documentato, questa proposizione è incerta, e si è invece verificato l'inverso.

Infine la *Siculo Americana* accenna alla probabilità di una forte diminuzione del traffico migratorio e alla necessità che hanno gli armatori di prepararsi in tempo a fronteggiare questa alea. Ma si

tratta di una previsione che oggi non si può dire quanto sia attendibile; mentre del resto i prezzi attuali consentono agli armatori di provvedere, con buoni criteri amministrativi, all'ammortamento del naviglio, e li mettono in condizione di costituirsi delle idonee riserve pei rischi della loro industria.

Circa poi la graduazione del piroscafo " *Italia* ", la Società osserva che si tratta di un vapore di recente e solida costruzione e che in questo anno esso ha subito dei riadattamenti assai costosi. Osserva poi che quando era noleggiato alla Navigazione Generale Italiana aveva nolo di lire 145.

Ma è da contrapporre che l' " *Italia* " è un *cargoboot* di limitata velocità, il quale, in vari viaggi compiuti in servizio di emigrazione, ha dato luogo a vari inconvenienti. Delle recenti riparazioni ancora non si conosce quali miglioramenti esse abbiano potuto apportare alla nave. E circa la riduzione del prezzo da lire 145 a lire 137, lamentata dalla Compagnia, essa dipende dal ribasso generale dei noli e da ritocchi nella graduazione dei prezzi.

Col prezzo di lire 137, l' " *Italia* " continuerebbe ad essere equiparata al piroscafo " *Il Piemonte* ", da cui non è dissimile per caratteristiche nautiche, e a cui era parificato anche quando era esercito dalla Navigazione Generale Italiana. E una diversa classificazione non appare oggi da nulla giustificata.

Il vettore *Fornari*, oltre ad addurre i consueti argomenti d'indole generale, chiede una più elevata classificazione dei piroscafi " *Francesca* " e " *Sofia Hohenberg* ". Ma questa domanda appare del tutto inattendibile. Si tratta infatti di vapori di mediocre velocità, ad una sola elica, che presentano inconvenienti assai gravi nel servizio, e che, facendo capo di linea in porti esteri, non sempre osservano puntualmente gli itinerari ed imbarcano emigranti di diverse nazionalità. Ed anzi, a causa di questi inconvenienti, l'Ispettore dell'emigrazione nel porto di Palermo, dove essi approdano periodicamente, aveva proposto per questi vapori una riduzione specifica di lire 5.

La *Società anonima genovese* dice che il traffico tra l'Italia e il Plata è in diminuzione a causa della distruzione dei raccolti e della peste bubbonica che minaccia di infierire nell'Argentina. Ma le cifre statistiche sopra riferite dimostrano in quale limite questa affermazione sia vera. E del resto non si ha notizia di peste bubbonica nell'Argentina; come pure non si può dire che i raccolti siano stati distrutti. Le cavallette — è vero — hanno danneggiato le culture dei cereali, ma non così da distruggere completamente la produzione. Ad ogni modo è da notarsi che i cereali rappresentano solo il quinto dell'importazione dall'Argentina in Italia, costituita prevalentemente da pelli e da altri prodotti animali.

Non si ritiene quindi che queste considerazioni possano consigliare aumenti dei noli dei due piroscafi di cui dispone questa Società, di cui l'uno, il *Governor*, è fra i peggiori ancora in servizio, e l'altro, il *Volturmo*, nel primo e solo viaggio finora compiuto, ha dimostrato di avere adattamenti non bene rispondenti alle esigenze dei servizi di bordo.

La *Patria*, oltre a ripetere gli argomenti comuni agli altri vettori, dice non esatto che tutti i vettori provvedono ai carboni e ai viveri con contratti annuali. Afferma invece che questa sia la condizione particolare di qualche armatore.

Però la Società non nega di trovarsi appunto in questa condizione, cosa che non avrebbe mancato di fare, se essa si provvedesse di combustibile e di viveri ad ogni viaggio. Ad ogni modo, è questa la sola Società che metta in forse una circostanza di fatto ormai notoria ed ammessa in altri quadrimestri dagli stessi vettori.

L'*Anglo Italiana*, che esercita la sola linea degli Stati Uniti, adduce due argomenti particolari che appaiono inattendibili. Dice cioè che l'emigrazione è diminuita, mentre che il Commissariato fondò le sue conclusioni pei noli del primo quadrimestre sul presupposto che l'aumento delle spese di esercizio fosse transitorio. Ma, come è già stato dimostrato, il rapporto fra movimento migratorio e materiale nau-

tico nel 1° trimestre 1907 è stato assai favorevole. Nè è esatto che nell'ultima relazione il rincaro del carbone e di qualche altra merce sia stato trascurato perchè ritenuto transitorio. Invece, come si è avvertito, i calcoli furono fatti nell'ipotesi che il rincaro stesso si mantenesse stabilmente.

L'*Hamburg Amerika Linie* osserva che l'incremento del traffico non le può recare benefici, perchè sulla linea degli Stati Uniti è limitato a pochi mesi in cui anche negli anni precedenti i piroscafi erano partiti a carico completo. Ma, come è noto, negli ultimi anni la corrente migratoria per gli Stati Uniti si è mantenuta forte in primavera ed è *cresciuta nelle altre stagioni*. E ciò ha portato che la percentuale annua delle cuccette occupate è aumentata con evidente beneficio dei vettori.

Inoltre la Società istituisce un parallelo tra i noli assegnati ai suoi piroscafi nel 2° quadrimestre 1906 e quelli che il Commissariato propone pel 2° quadrimestre 1907; e nota che il *Moltke* verrebbe ad avere una riduzione di 5 lire e i piroscafi *Bulgaria*, *Prinz Oskar* e *Prinz Adalbert* una di 10 lire.

L'*Amburghese* si domanda il perchè di questa riduzione; ma la risposta è facile.

Il *Moltke* ha subito la diminuzione di ordine generale di lire 5, mentre il *Prinz Oskar* e il *Prinz Adalbert*, nel 3° quadrimestre 1906, sul conforme parere dell'onorevole Consiglio, hanno subito una riduzione specifica di lire 5 a causa della loro scarsa velocità e anche delle deficienze rilevate nel servizio. Pel *Bulgaria* poi il nolo che si consentirebbe è in relazione coi prezzi *liberamente accettati* dalla *Ligure Brasiliana* che lo prese a nolo per 6 mesi. Nè è il caso di elevare la classificazione di questa nave le cui condizioni igieniche, nell'ultimo viaggio compiuto in servizio di emigrazione, si dimostrarono assai scadenti. Si ebbero infatti nell'intera traversata 23 morti, cifra questa finora mai avutasi su nessuna nave dall'attuazione della legge in poi.

Il *Norddeutscher Lloyd* nega di avere avuto benefici dall'aumento del traffico, perchè non ha aumentato il materiale impiegato sulle linee d'Italia.

Ora non si contesta che la Compagnia abbia avuto sulla linea Italia Nuova York dal 1902 ad oggi un numero di partenze pressochè invariato. Ma l'aumento dell'emigrazione ha fatto sì che, nel 1905 e 1906, il numero dei passeggeri di 3^a classe da essa trasportati sia fortemente cresciuto. Indichiamo qui appresso le cifre relative al traffico di questa Società.

ANNI	NUMERO delle partenze	NUMERO degli emigranti trasportati	ANNI	NUMERO delle partenze	NUMERO degli emigranti trasportati
1902	39	28,550	1905	35	46,111
1903	30	29,516	1906	33	47,014
1904	31	22,781			

Il prospetto che precede dimostra eloquentemente i benefici che ha avuto il *Norddeutscher Lloyd* dall'incremento del traffico. Con lo stesso materiale esso ha potuto trasportare negli ultimi anni un numero di persone assai più elevato; e se si considera che la spesa di mantenimento di un emigrante a bordo è limitata specie sui piroscafi celeri, come quelli del *Norddeutscher Lloyd*, si rileverà quale incremento di profitti abbia avuto questa Compagnia, la quale inoltre ha un traffico di merci e di passeggeri di classe non indifferente.

La Compagnia inoltre chiede che il piroscafo *Neckar* sia equiparato agli altri suoi di prima classe. Ma — a parte che l'attuale classificazione del *Neckar* data oramai da qualche anno ed è stata varie volte accettata dalla stessa Compagnia — è da considerare che questo piroscafo, inferiore di velocità ai migliori vapori del *Norddeutscher Lloyd*, trasporta un numero di emigranti eccezionale (2731 posti intieri), e ciò dà necessariamente luogo ad inconvenienti.

Anche la *White Star Line* insiste nelle sue domande di aumento di prezzi, senza però addurre ragioni speciali (1).

Nell'esporre al Consiglio superiore di marina queste considerazioni al Commissariato osservava:

“ I vettori insistono con ogni loro forza, per ottenere aumenti nei noli, poichè, come industriali, cercano di trarre il maggior partito possibile dalle condizioni presenti del mercato caratterizzate dall'attivissima domanda di trasporto in 3^a classe.

“ Ma il Commissariato se si rende conto delle domande dei vettori non credeva in alcun modo di poterle secondare. La legge ha affidato agli organismi dello Stato un compito delicatissimo d'impedire che siano imposti agli emigranti dei noli eccessivi non rispondenti alle condizioni del traffico. E l'Ufficio scrivente ha sicura coscienza di aver adempiuto al suo mandato con ogni possibile moderazione.

“ Il Direttore generale della marina mercantile ha dichiarato, nel suo parere, che proponeva un aumento nei noli, “ compreso delle attuali esigenze della marina e della necessità di stimolare l'investimento di capitali nelle industrie marittime „. E questo sentimento è altamente apprezzabile.

“ Ma il Commissariato non crede che i prezzi attuali possano in alcun modo ostacolare quel rigoglioso sviluppo della nostra marina che è nei voti di tutti.

“ L'applicazione dell'articolo 14 della legge, misurata e prudente, non ha certo nuociuto allo sviluppo della nostra bandiera. Nel 1905 sono state iscritte in patente otto nuove navi italiane della stazza lorda complessiva di 43,028 tonnellate, di fronte ad una nave francese di 5541 e a due navi austriache di complessive tonnellate 10,341. Nel 1906 sono entrate in linee tre nuove navi

(1) La Società presentò bensì — dopo che erano scaduti i termini assegnati a norma dell'art. 14 — un memoriale in cui in sostanza sono contenuti argomenti sulle condizioni del mercato non diversi da quelli esaminati nella presente relazione, ed argomenti nella classificazione dei suoi piroscafi già esaminati nei quadrimestri precedenti.

italiane di tonnellate 14,882 e due francesi di tonnellate 8938. Sotto auspici ancora migliori si presenta il 1907, poichè già è stata chiesta l'iscrizione in patente di sei navi italiane nuove di circa 42,000 tonnellate e di nessuna nave straniera.

“ Questo confortevole incremento della marina nazionale, ottenuto senza alcun sacrificio dello Stato, dimostra all'evidenza che le proteste dei vettori, che hanno accompagnato l'opera del Commissariato ogni quadrimestre, sono infondate. L'opera di quest'Ufficio — confortata sempre dal parere autorevolissimo di codesto onorevole Consiglio superiore — ha dato una doverosa tutela degli interessi degli emigranti, senza per nulla nuocere agli interessi legittimi della marina.

“ Forse se non si fosse resistito alle domande di aumento dei prezzi da parte dei vettori, si sarebbe avuto uno sviluppo troppo rapido del materiale nautico col pericolo di future e dolorose crisi nei momenti di riduzione del traffico. E ad ogni modo, consentendo gli aumenti sempre chiesti, non si sarebbero contemperati gli interessi contrari degli armatori e degli emigranti con quello spirito di equanimità e di giustizia che appare doveroso.

“ Invero, in questa controversia, gli organi dello Stato chiamati ad applicare la legge sentono la voce di un solo interesse, quello degli armatori. Gli emigranti dispersi ed ignari sono assenti. Ma non perciò è meno necessario vigilarne e tutelarne gli interessi senza comprimere quelli dei vettori.

“ A questo dovere l'Ufficio scrivente ha ispirato, anche in questa circostanza, l'opera sua resistendo alle domande dei vettori in quanto appaiono ingiustificate.

“ Da qualche mese gli armatori insistono più vivamente su domande di aumento di prezzi, ed ispirano la loro azione ad uno spirito di maggiore resistenza. Forse essi desiderano rifarsi sollecitamente delle conseguenze del recente disarmo, oppure, avvicinandosi il tempo in cui il Parlamento dovrà discutere la riforma della legge sull'emigrazione intendono vulnerare i principî dell'articolo 14.

“ Comunque però il Commissariato crede suo dovere resistere

con fermezza a domande — siano pure insistenti — che esso con sicura coscienza ritiene eccessive. E si augura che, anche questa volta, codesto on. Consiglio vorrà col suo autorevole ed illuminato parere sorreggere l'opera di quest'Ufficio „.

Il Consiglio superiore di Marina, nell'adunanza del 12 aprile 1907, esprimeva parere favorevole alle proposte del Commissariato (All. E); ed il Ministro degli affari esteri, approvando i motivi delle proposte stesse, le accoglieva, stabilendo i noli nella misura indicata col decreto riportato in principio alla presente relazione.

ALLEGATI ALLA RELAZIONE

ALLEGATO A.

Noli massimi stabiliti dal 1° quadrimestre 1902 fino al 2° quadrimestre 1907, confrontati coi noli proposti dai vettori e con quelli che il Commissariato avrebbe approvato per quest'ultimo quadrimestre.

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

Linea degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

Navigazione Generale Italiana.		(a)	(b)							(c)			
Umbria	185	200	200	190	190	185	180	180	180	175	184.60	175	175
Sicilia	185	200	200	190	190	185	180	180	180	175	184.60	175	175
Sardegna	185	200	200	190	190	185	180	180	180	175	184.60	175	175
Liguria	185	200	200	190	190	185	180	180	180	175	184.60	175	175
Lombardia	185	200	200	190	190	185	180	180	180	175	184.60	175	175
Regina Margherita . .	—	200	200	190	190	185	180	180	175	170	179.60	170	170
Orione	—	200	200	190	190	185	180	180	175	170	179.60	170	170
Perseo	—	200	200	190	190	185	180	180	175	170	179.60	170	170
Lazio	—	—	—	—	—	—	—	175	175	170	179.60	170	170
Sannio	—	—	—	—	—	—	—	175	175	170	179.60	170	170
Campania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	170	179.60	170	170
Il Piemonte	—	—	—	—	160	152	142	142	142	137	154.60	137	137

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

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

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

(c) Oltre la tassa di sbarco.

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

Segue **Linea degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

<i>La Veloce.</i>						(l)					(m)		
Italia	—	—	—	—	—	185	180	180	180	175	180	175	175
Brasile	—	—	—	—	—	—	180	180	180	175	(j)	180	175
Argentina	—	—	—	—	—	—	(j)	180	180	175	(m)	180	175
Savoia	185	(a)	(e)	190	190	185	180	180	180	175	(m)	180	175
Centro America	185	(a)	(e)	190	190	185	180	180	180	170	(m)	180	170
Venezuela	185	(a)	(e)	190	190	185	180	180	180	170	(m)	180	170
Nord America	185	(a)	(e)	190	190	185	180	180	175	170	(m)	175	170
Città di Milano	175	(b)	(f)	168	168	163	158	158	158	153	(m)	158	153
Città di Torino	175	(b)	(f)	168	168	163	158	158	158	153	(m)	158	153
Città di Napoli	—	(c)	(g)	180	180	175	165	160	160	150	(m)	160	150
Washington	175	(d)	(h)	175	175	165	160	155	150	145	(m)	150	145
<i>La Patria.</i>													
Madonna	—	—	—	—	—	185	180	180	180	175	(m)	175	175
Germania	—	195	(i)	185	185	180	175	175	175	170	(m)	170	170
Roma	180	(d)	(i)	185	185	180	175	175	175	170	(m)	170	170

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

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

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

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

(e) Per il 3° quadrimestre. Per i due quadrimestri precedenti il nolo massimo fu di lire 200.

(f) Per il 3° quadrimestre. Per i due quadrimestri precedenti il nolo massimo fu di lire 175.

(g) Per il 3° quadrimestre. Per i due quadrimestri precedenti il nolo massimo fu di lire 190.

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

(i) Per il 3° quadrimestre. Per i due quadrimestri precedenti il nolo massimo fu di lire 195.

(l) Nolo stabilito nel corso del quadrimestre.

(m) Oltre la tassa di sbarco.

PIROSCAFI

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

Segue **Linea degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

<i>Norddeutscher Lloyd.</i>													
Kaiser W. der Grosse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(e) 175	210	175	175
Friedrich der Grosse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(e) 170	190	175	175
Königin Luise	—	—	(b) 190	190	190	185	180	180	180	175	190	175	175
König Albert	—	200	(b) 190	190	190	185	180	180	180	175	190	175	175
Prinzess Irene	—	200	(b) 190	190	190	185	180	180	180	175	190	175	175
Barbarossa	—	—	—	—	—	—	(e) 180	180	180	175	190	175	175
Neckar	—	195	(c) 185	185	185	180	175	175	175	170	190	170	170
Weimar	—	—	—	—	180	175	170	170	170	165	180	165	165
Gera	—	—	—	—	—	—	(e) 170	170	170	165	180	165	165
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>													
Buenos Aires	175	(a) 180	(d) 170	170	165	160	155	155	155	150	160	150	* 150
Léon XIII	175	(a) 180	(d) 170	170	165	160	155	155	155	150	160	150	* 150
Manuel Calvo	175	(a) 180	(d) 170	170	165	160	155	155	155	150	160	150	* 150
P. de Satrustegui	—	(a) 180	(d) 170	170	165	160	155	155	155	150	160	150	* 150
Montevideo	—	(a) 180	(d) 170	170	165	160	155	155	155	150	160	150	* 150
Montserrat	—	(a) 180	(d) 170	170	165	160	155	155	155	150	160	150	* 150
Cataluña	—	180	(d) 170	170	165	160	155	155	155	150	160	150	* 150
Antonio Lopez	—	—	—	170	165	160	155	155	155	150	160	150	* 150

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

(b) Per il 3° quadrimestre. Per i due quadrimestri precedenti il nolo massimo fu di lire 200.

(c) Per il 3° quadrimestre. Per i due quadrimestri precedenti il nolo massimo fu di lire 195.

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

(e) Nolo stabilito nel corso del quadrimestre.

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

Segue **Linea degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York),

<i>White Star Line.</i>			(a)								(c)		
Republic	—	—	190	190	190	185	180	—	180	175	200	175	175
Cretic	—	—	—	190	190	185	180	—	180	175	200	175	175
<i>Lloyd Italiano.</i>													
Florida	—	—	—	—	—	—	180	180	180	175	(d) 180	175	175
Mendoza	—	—	—	—	—	—	180	180	180	175	(d) 180	175	175
Indiana	—	—	—	—	—	—	175	180	180	175	(d) 180	175	175
Luisiana	—	—	—	—	—	—	—	180	180	175	(d) 180	175	175
Cordova	—	—	—	—	—	—	—	—	180	175	(d) 180	175	175
Virginia	—	—	—	—	—	—	—	—	(b) 175	175	(d) 180	175	175
<i>Italia.</i>													
Siena	—	—	—	—	—	170	165	165	—	170	(d) 185	170	170
bologna	—	—	—	—	—	170	165	165	—	170	(d) 185	170	170
Ravenna	—	—	—	170	170	165	160	160	—	165	(d) 180	165	165
Toscana	—	—	—	170	170	165	160	160	—	165	(d) 180	165	165
<i>Anglo-Italiana.</i>													
Italia	—	—	(g) 175	175	175	170	165	165	165	160	(d) 160	160	160
Perugia	(e) 160	(f) 175	(h) 168	168	168	163	158	158	158	153	(d) 153	153	153
Calabria	(e) 160	(f) 175	(h) 168	168	168	163	158	158	155	153	(d) 153	153	153
Algeria	(e) 150	(f) 150	(i) 143	143	143	133	128	128	128	123	(d) 130	123	123

(a) Per il 3° quadrimestre. Per il 1° il nolo massimo fu di lire 195 e per il 2° di lire 200.

(b) Nolo provvisorio consentito nel corso del quadrimestre.

(c) Fino al 30 giugno, compresa la tassa di sbarco; lire 190 dal 1° luglio in poi, non compresa la tassa di sbarco.

(d) Oltre la tassa di sbarco.

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

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

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

(h) Per il 3° quadrimestre. Per i due quadrimestri precedenti il nolo massimo fu di lire 175.

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

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

Segue **Linea degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>											(a)		
Moltke	—	—	—	—	—	—	180	180	180	175	185	175	175
Hamburg	—	—	—	—	—	—	180	180	180	175	(a) 185	175	175
Bulgaria	—	—	—	—	—	—	170	170	—	—	(a) 175	160	160
Prinz Oscar	—	185	(b) 180	180	175	170	165	165	160	—	(a) 175	155	155
Prinz Adalbert	—	—	(b) 180	180	175	170	165	165	160	—	(a) 175	155	155
<i>Giuseppe Fornari.</i>													
Sofia Hohenberg	—	—	—	—	—	—	—	150	150	145	150	145	145
Francesca	—	—	—	—	—	—	150	150	150	145	150	145	145
<i>Ottavio Zino.</i>													
Equità	(e) 160	(d) 170	(f) 162	160	160	150	145	145	145	138	160	138	138
Attività	(e) 160	(e) 165	(g) 158	155	155	145	140	140	140	133	160	133	133
<i>Società Anonima Genovese.</i>													
Volturno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(h) 160	180	165	165
<i>Siculo-Americana.</i>													
Italia	—	—	—	—	—	152	142	142	142	137	145	137	137

(a) Oltre la tassa di sbarco.

(b) Per il 3° quadrimestre. Per i due quadrimestri precedenti il nolo massimo fu di lire 190.

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

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

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

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

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

(h) Nolo provvisorio consentito nel corso del quadrimestre.

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

Segue **Linea degli Stati Uniti.**

(Dall'Italia a Nuova Orleans).

<i>Navigazione Generale Italiana.</i>													
Umbria	—	—	215	215	215	210	205	205	205	200	(a) 199.60	200	200
Sicilia	—	—	215	215	215	210	205	205	205	200	(a) 199.90	200	200
Sardegna	—	—	215	215	215	210	205	205	205	200	(a) 199.60	200	200
Liguria	—	—	215	215	215	210	205	205	205	200	(a) 199.60	200	200
Lombardia	—	—	215	215	215	210	205	205	205	200	(a) 199.60	200	200
Regina Margherita . .	—	—	215	215	215	210	205	205	200	195	(a) 194.60	195	195
Orione	—	—	215	215	215	210	205	205	200	195	(a) 194.60	195	195
Perseo	—	—	215	215	215	210	205	205	200	195	(a) 194.60	195	195
Lazio	—	—	—	—	—	—	—	200	200	195	(a) 194.60	195	195
Sannio	—	—	—	—	—	—	—	200	200	195	(a) 194.60	195	195
Campania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	195	(a) 194.60	195	195
Il Piemonte	—	—	—	—	—	177	167	167	167	162	(a) 174.60	162	162
<i>La Veloce.</i>													
Italia	—	—	—	—	—	—	—	—	205	200	(a) 205	200	200
Brasile	—	—	—	—	—	—	—	—	205	200	(a) 205	200	200
Argentina	—	—	—	—	—	—	—	—	205	200	(a) 205	200	200
Savoia	—	—	—	—	—	—	—	—	205	200	(a) 205	200	200
Centro America	—	—	—	—	—	—	—	—	205	195	(a) 205	195	195
Venezuela	—	—	—	—	—	—	—	—	205	195	(a) 205	195	195
Nord America	—	—	—	—	—	—	—	—	200	195	(a) 200	195	195
Città di Milano	—	—	—	—	—	—	—	—	180	178	(a) 183	178	178
Città di Torino	—	—	—	—	—	—	—	—	180	178	(a) 183	178	178
Città di Napoli	—	—	—	—	—	—	—	—	185	175	(a) 185	175	175
Washington	—	—	—	—	—	—	—	—	175	170	(a) 175	170	170

(a) Oltre la tassa di sbarco.

PIROSCAPI	Noli massimi per l'anno 1903
	Noli massimi per l'anno 1903
	Noli massimi per l'anno 1904
	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1905
	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1905
	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1905
	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1906
	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1906
	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1907
	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1907

Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1907
 Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1907
 Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1907

Segue **Linea degli Stati Uniti.**

(Dall'Italia a Nuova Orleans)

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

(a) Per il 3° quadrimestre. Per i due quadrimestri precedenti il nolo massimo fu di lire 195.

(b) Per il 3° quadrimestre. Per i due quadrimestri precedenti il nolo massimo fu di lire 190.

(c) Nolo provvisorio consentito nel corso del quadrimestre.

(d) Oltre la tassa di sbarco.

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

Segue **Linea degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Boston).

<i>White Star Line</i> (a).			(d)								(g)		
Romantic	—	—	190	190	190	185	180	180	180	175	200	175	175
Canopic.	—	—	(d) 190	190	190	185	180	—	180	175	(g) 200	175	175

(Dall' Havre a Nuova York).

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

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

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

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

(d) Per il 3° quadrimestre. Per il 1° quadrimestre il nolo massimo fu di lire 195 e per il 2° di lire 200.

(e) Per il 3° quadrimestre. Per gli altri due quadrimestri precedenti il nolo massimo fu di lire 155.

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

(g) Fino al 30 giugno, compresa la tassa di sbarco; lire 190 dal 1° luglio, non compresa la tassa di sbarco.

(h) Compreso il viaggio ferroviario da Modane all' Havre, ma non compresa la tassa di sbarco.

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

Linea del Brasile.

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

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

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

Segue **Linea del Brasile.**

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

<i>La Veloce</i>													
Italia	—	—	—	—	—	(a) 180	178	178	178	178	190.50	178	178
Brasile	—	—	—	—	—	—	(a) 178	178	178	178	190.50	178	178
Argentina	—	—	—	—	—	—	(a) 178	178	178	178	190.50	178	178
Savoia	160	180	180	180	180	180	178	178	178	178	190.50	178	178
Centro America	160	180	180	180	180	180	178	178	178	173	190.50	173	173
Venezuela	160	180	180	180	180	180	178	178	178	173	190.50	173	173
Nord America	160	180	180	180	180	180	178	178	173	173	185.50	173	173
Città di Milano	160	165	165	165	165	165	163	156	156	156	168.50	156	156
Città di Torino	160	165	165	165	165	165	163	156	156	156	168.50	156	156
Città di Napoli	160	170	170	170	170	170	163	158	158	153	170.50	153	153
Washington	160	(b) 165	165	165	165	165	163	153	148	148	160.50	148	148

(a) Nolo stabilito nel corso del quadrimestre.

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

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

Segue **Linea del Brasile.**

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

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

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

(b) Nolo provvisorio consentito nel corso del quadrimestre.

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

Segue **Linea del Brasile.**

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

<i>Lloyd Italiano.</i>													
Florida	—	—	—	—	—	—	175	178	178	178	190.50	178	178
Mendoza	—	—	—	—	—	—	175	178	188	178	190.50	178	178
Indiana	—	—	—	—	—	—	170	178	178	178	190.50	178	178
Luisiana	—	—	—	—	—	—	—	178	178	178	190.50	178	178
Cordova	—	—	—	—	—	—	—	—	178 (a)	178	190.50	178	178
Virginia	—	—	—	—	—	—	—	—	173	178	190.50	178	178
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>													
Prinz Oscar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	160	185	160	160
Prinz Adalbert	—	—	—	—	—	—	—	—	—	160	185	160	160

Linea del Plata.

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

<i>Navigazione Generale Italiana.</i>													
Umbria	—	200	200	200	200	195	190	190	190	190	205	190	190
Sicilia	—	200	200	200	200	195	190	190	190	190	205	190	190
Sardegna	—	200	200	200	200	195	190	190	190	190	205	190	190
Liguria	—	200	200	200	200	195	190	190	190	190	205	190	190
Lombardia	—	200	200	200	200	195	190	190	190	190	205	190	190
Regina Margherita	185	200	200	200	200	195	190	190	185	185	200	185	185
Orione	185	200	200	200	200	195	190	190	185	185	200	185	185
Perseo	185	200	200	200	200	195	190	190	185	185	200	185	185
Lazio	—	—	—	—	—	—	—	185	185	185	200	185	185
Sannio	—	—	—	—	—	—	—	185	185	185	200	185	185
Campania	—	—	—	—	—	—	—	—	180 (a)	185	200	185	185
Il Piemonte	—	—	—	—	—	170	160	155	155	155	180	155	155

(a) Nolo provvisorio consentito nel corso del quadrimestre.

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

Segue **Linea del Plata.**

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

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

(a) Nolo stabilito nel corso del quadrimestre.

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

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

Segue **Linea del Plata.**

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

<i>Italia.</i>													
Siena	—	—	—	—	—	185	180	180	180	180	192.50	180	180
Bologna	—	—	—	—	—	185	180	180	180	180	192.50	180	180
Ravenna	(a) 175	185	185	185	185	180	175	175	175	175	187.50	175	175
Toscana	(a) 175	185	185	185	185	180	175	175	175	175	187.50	175	175
<i>Ottavio Zino.</i>													
Equità	165	175	175	175	175	165	160	155	155	153	165	153	153
Attività	165	175	175	170	170	162	157	150	150	148	165	148	148
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>													
Re Umberto	—	—	170	170	170	168	165	165	162	162	178	162	162
Rio Amazonas	—	—	170	170	170	168	165	165	162	160	178	160	160
Minas	—	—	(b) 170	170	170	168	165	165	162	160	178	160	160
<i>Giuseppe Fornari.</i>													
Sofia Hohenberg	—	—	—	—	—	—	—	160	160	160	160	160	* 160
Francesca	—	—	—	—	—	—	160	160	160	160	160	160	* 160
<i>Transporta maritimes à vapeur.</i>													
Pampa	—	—	—	—	—	—	—	—	(c) 180	185	190	185	* 185
Formosa	—	—	—	—	—	—	—	—	(c) 180	185	190	185	* 185
Espagne	170	180	180	180	175	170	165	165	165	165	170	165	* 165
Italie	170	180	180	180	175	170	165	165	165	165	170	165	* 165
Algérie	—	180	180	180	175	170	165	165	160	165	170	165	* 165
France	—	180	180	180	175	170	165	165	160	165	170	165	* 165
Aquitaine	—	180	180	180	170	165	160	160	160	160	165	160	* 160
Provence	170	180	180	180	170	165	160	160	160	160	165	160	* 160
Les Alpes	170	180	180	180	170	160	155	155	155	155	160	155	* 155

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

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

(c) Nolo provvisorio consentito nel corso del quadrimestre.

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

Segue **Linea del Plata.**

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

<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>		(a)											
Buenos Aires	170	185	185	185	180	175	170	170	170	170	200	170	* 170
Léon XIII	170	(a) 185	185	185	180	175	170	170	170	170	200	170	* 170
Manuel Calvo	—	(a) 185	185	185	180	175	170	170	170	170	200	170	* 170
P. de Satrustegui	170	(a) 185	185	185	180	175	170	170	170	170	200	170	* 170
Montevideo	—	(a) 185	185	185	180	175	170	170	170	170	200	170	* 170
Montserrat	—	(a) 185	185	185	180	175	170	170	170	170	200	170	* 170
Cataluña	—	—	185	185	180	175	170	170	170	170	200	170	* 170
Antonio Lopez	—	—	—	185	180	175	170	170	170	170	200	170	* 170
<i>Società Anonima Genovese.</i>													
Volturno	—	—	—	—	—	—	—	—	(b) 170	—	190	175	175
Governor	—	—	170	170	170	165	160	155	150	145	162.50	145	145
<i>Lloyd Italiano.</i>													
Florida	—	—	—	—	—	—	190	190	190	190	202.50	190	190
Mendoza	—	—	—	—	—	—	190	190	190	190	202.50	190	190
Indiana	—	—	—	—	—	—	185	190	190	190	202.50	190	190
Luisiana	—	—	—	—	—	—	—	190	190	190	202.50	190	190
Cordova	—	—	—	—	—	—	—	—	190	190	202.50	190	190
Virginia	—	—	—	—	—	—	—	—	(b) 185	190	202.50	190	190
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>													
Prinz Oscar	—	—	—	—	—	—	—	—	(b) 170	170	190	170	170
Prinz Adalbert	—	—	—	—	—	—	—	—	(b) 170	170	190	170	170

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

(b) Nolo provvisorio consentito nel corso del quadrimestre.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902
	Noli massimi per l'anno 1903
	Noli massimi per l'anno 1904
	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1905
	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1905
	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1905
	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1906
	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1906
	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1906
	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1907
	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1907
	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1907
	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1907

Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1907

Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1907

Linea del Centro America.

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

(a) Dall'Italia per Trinidad, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Sabanilla e Puerto Limon. Per la destinazione di Colon si 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) Per il 3° quadrimestre. Per il 2° quadrimestre il nolo massimo fu di lire 200.

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

(d) Nolo stabilito nel corso del quadrimestre.

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

Segue **Linea del Centro America.**

<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>	(a)	(b)	(c)	(d)	(d)	(d)	(d)	(d)	(d)	(e)	(f)	(f)
Léon XIII	—	195	195	195	190	190	190	190	190	200	190	* 190
Buenos Aires.	—	195	195	195	190	190	190	190	190	200	190	* 190
Manuel Calvo	—	195	195	195	190	190	190	190	190	200	190	* 190
P. de Satrustegui.	—	195	195	195	190	190	190	190	190	200	190	* 190
Montevideo	—	195	195	195	190	190	190	190	190	200	190	* 190
Montserrat	—	195	195	195	190	190	190	190	190	200	190	* 190
Cataluña	—	—	195	195	190	190	190	190	190	200	190	* 190
Antonio Lopez	—	—	—	195	190	190	190	190	190	200	190	* 190

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

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

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

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

(e) Tali noli furono proposti per Puertorico; per il prolungamento a Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra la Società propose un nolo di lire 225; per Habana lire 230 (compresa la tassa di sbarco), e per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad Habana, lire 250.

(f) Dall'Italia per Puertorico. Lire 195 per Puerto Limon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e la Guayra; lire 200 per Colon; lire 220 per Habana e lire 240 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
Montevideo.	304.80	304.80	»
Buenos Aires.	304.80	304.80	»
Rio de Janeiro.	304.80	304.80	»
Santos	304.80	304.80	»
Bahia.	304.80	304.80	»
Pernambuco	304.80	304.80	»
Belem (Parà).	304.80	304.80	»
Manaos	304.80	304.80	»
La Guayra.	304.80	304.80	»
Puerto Cabello.	304.80	304.80	»
Sabanilla.	304.80	304.80	»
Avana	»	368.80	»
Nuova Orleans.	»	»	338.38
Nuova York	»	»	200.55 a 210.24
Boston	»	»	200.55 a 210.24
St. John (Canadà).	»	»	240.36
Quebec.	»	»	256.15
Montreal.	»	»	245.63

(*) Le cifre riportate sono tratte da alcuni rapporti dei R. Consoli e delle Camere di commercio italiane all'estero, del mese di marzo 1907. I prezzi sono indicati in lire italiane.

Inghilterra.

Glasgow.

DESTINAZIONI	Anchor Line		Allan Line	Donaldson Line
	Celeri	Commer- ciali		
Nuova York	143.75	137.50	131. »	»
Boston	143.75	137.50	131. »	»
Halifax	»	»	125. »	»
Quebec	»	»	125. »	137.50
Montreal	»	»	138. »	150.50

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

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	Celeri	Commer- ciali
Nuova York	168.75	150 a 162.50	168.75	156.25 a 162.50	137.50	»	»	»	»	»
Boston	168.75	150 a 162.50	168.75	156.25 a 162.50	137.50	»	»	»	»	»
Halifax	»	»	»	»	»	137.50	»	»	143.75	137.50
S. John (Canada)	»	»	»	»	»	»	143.75	137.50	143.75	137.50
Quebec	»	»	»	»	»	137.50	143.75	137.50	143.75	137.50
Montreal	»	»	»	»	»	(3) 150.50	156.77	150.50	143.75	137.50

(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	Hamburg Amerika Linie
Montevideo	200. »	»	200. »
Buenos Aires	200. »	»	200. »
Rio de Janeiro	200. »	»	187.50
Santos	200. »	»	187.50
Bahia	200. »	»	187.50
Pernambuco	200. »	»	187.50
Belem (Parà)	»	»	200. »
Manaos	»	»	200. »
La Guayra	250. »	»	»
Puerto Cabello	250. »	»	»
Sabanilla	250. »	»	»
Colon	250. »	»	»
Vera Cruz	250. »	»	»
Avana	200. »	»	»
Nuova Orleans.	200. »	»	»
Nuova York	»	162.50	»
Boston	»	162.50	»
Montreal.	»	162.50	»

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	>	>	262.50
Vera Cruz	>	200. >	>	>	>
Avana	>	200. >	>	>	>
Nuova York	212.50	200. >	250. >	225. >	>
Nuova Orleans	>	333. >	>	>	>
Boston	>	216. >	>	>	>
Halifax	>	193.75	>	>	>
St. John (Canadà)	>	175. >	>	>	>
Montreal	>	204.25	>	>	>

Olanda.
Rotterdam.

DESTINAZIONI	Holland American Line
Nuova York	180. >

Belgio.
Anversa.

DESTINAZIONI	Norddeutscher Lloyd	Hamburg-Amerika Linie	Red Star Line	Cunard Line	Allan Line	Dominion Line	American Line	White Star Line	Holland American Line	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) . . .	»	200. »	»	»	»	»	»	»	»	»
Manaos	»	225. »	»	»	»	»	»	»	»	»
La Guayra	»	262.50	»	»	»	»	»	»	»	»
Puerto Cabello . .	»	262.50	»	»	»	»	»	»	»	»
Sabanilla	»	262.50	»	»	»	»	»	»	»	»
Colon	»	262.50	»	»	»	»	»	»	»	»
Vera Cruz	»	200. »	»	»	»	»	»	»	»	»
Avana	200. »	200. »	»	»	»	»	»	»	»	»
Nuova York . . .	»	»	187.50	175. »	»	»	187.50	195. »	177.50	»
Boston	»	»	»	175. »	»	»	»	196. »	»	»
Halifax	»	»	»	»	162.50	195. »	»	»	»	»
St. John (Canadá).	»	»	»	»	162.50	»	»	»	»	175. »
Quebec	»	»	»	»	»	195. »	»	»	»	175. »
Montreal	»	»	»	»	»	105. »	»	»	»	»

Francia.

Havre.

DESTINAZIONI	Compagnie Générale Transatlantique	Chargeurs Réunis	Allan Line	Booth Line	Hamburg Amerika Linie
Nuova York	200	»	»	»	»
Montevideo	»	150	»	»	»
Buenos Aires	»	150	»	»	»
Santos	»	150	»	»	»
Rio de Janeiro	»	150	»	»	»
Bahia	»	150	»	»	»
Pernambuco	»	150	»	»	»
Belem (Pará)	»	»	»	200	»
Manaos	»	»	»	225	»
Vera Cruz	»	»	»	»	200
Avana	»	»	»	»	200
Halifax	»	»	140	»	»
S. John (Canadá)	»	»	140	»	»

Cherbourg.

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

St. Nazaire.

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

La Rochelle-Pallice.

DESTINAZIONI	Pacific Steam Navigation Company
Montevideo	200.40
Buenos Aires	200.40
Rio de Janeiro	* 187.90
Santos	187.90
Bahia	187.90
Pernambuco	187.90

Bordeaux.

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

Marsiglia.

DESTINAZIONI	Hamburg Amerika Linie	Transports Maritimes	La Veloce	Unione Austriaca di Navigazione	Compagnie Générale Transatlan- tique
Montevideo	170. »	170	»	»	»
Buenos Ayres.	170. »	170	»	»	»
Rio de Janeiro	160. »	170	»	»	»
Santos.	160. »	170	»	»	»
Bahia	160. »	»	»	»	»
Pernambuco.	160. »	»	»	»	»
Belem (Parà)	240. »	»	»	»	»
Manaos	265. »	»	»	»	»
La Guayra	200. »	»	200	185	»
Puerto Cabello	200. »	»	200	»	»
Sabanilla	200. »	»	»	»	»
Colon	200. »	»	200	185	»
Vera Cruz	200. »	»	»	205	»
Avana.	200. »	»	»	»	»
Nuova Orleans	330. »	»	»	»	»
Nuova York.	210. »	»	»	»	180
Boston	232.50	»	»	»	»

Portogallo e Spagna.

Lisbona.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Pacific S. N. C.	Messageries Maritimes	Amburghese Sud-Americana	Hamburg Amerika Linie	Booth Line	Norddeutscher Lloyd	Chargeurs Réunis	Empresa Insulana de Navigação	I. H. Andersen Successores
Montevideo	209	209	209	»	»	»	»	»	»	»
Buenos Aires	209	209	209	209	209	»	»	»	»	»
Rio de Janeiro	184	184	184	165	165	»	162	157	»	»
Santos	184	184	184	165	165	»	162	157	»	»
Belem (Parà)	»	»	»	»	»	159	»	»	»	»
Manaos	»	»	»	»	»	192	»	»	»	»
Nuova York	»	»	»	»	»	»	»	»	176	176

Cadice.

DESTINAZIONI	Compagnia Transatlantica di Barcellona	La Veloce	Amburghese Sud-Americana	Navigazione Generale Italiana	Piñillos, Izquierdo & C.	Navigazione Transatlantica Barcellona
Montevideo	186.35	186.35	186.35	186.35	»	177.40
Buenos Aires	186.35	186.35	186.35	186.35	»	177.40
Rio de Janeiro	»	186.35	»	186.35	»	»
Santos	»	186.35	»	186.35	»	»
La Guayra	231.80	»	»	»	»	»
Puerto Cabello	231.80	»	»	»	»	»
Sabanilla	231.80	»	»	»	»	»
Colon	231.80	»	»	»	»	»
Vera Cruz	231.80	»	222.80	»	209.10	»
Avana	216.75	»	184.95	»	193.95	»
Nuova York	187.90	»	»	»	»	»

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

Barcellona.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Transatlantica di Barcellona	Folch e C.	Pinillos, Izquierdo & C.	Lloyd Italiano	Transports Maritimes
Buenos Aires	175. »	175. »	181. »	168.18	»	175	175
Montevideo	175. »	175. »	181. »	168.18	»	175	175
Santos	175. »	175. »	»	168.18	»	»	175
Rio de Janeiro	175. »	175. »	»	168.18	»	»	175
La Guayra	»	181. »	227.25	»	»	»	»
Puerto Cabello	»	181. »	227.25	»	»	»	»
Sabanilla	»	181. »	227.25	»	»	»	»
Colon	»	181. »	227.25	»	»	»	»
Vera Cruz	»	»	227.25	»	»	»	»
Avana	»	»	204.55	181. »	181. »	»	»
Nuova York	»	»	147.27	»	»	»	»
Nuova Orleans	»	»	»	222.72	213.65	»	»

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

Austria-Ungheria.

Trieste.

Fiume.

DESTINAZIONI	Compagnia Austro-Americana Fratelli Cosulich	Cunard Line	DESTINAZIONI	Cunard Line
Nuova York	180	180	Nuova York	199.50

PORTI AMERICANI

America Settentrionale.

Montreal.

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

Boston.

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

Nuova 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	Pinillos, Izquierdo & C.	Hamburg-Amerika Linie		Società Anonima di Naviga- zione A. Blanch & C.
				Rapidi	Comm.	
Genova	200. »	»	»	»	»	»
Barcellona	181.75	»	181.75	»	»	159. »
Cadice	181.75	»	181.75	»	»	»
Coruña	166.75	166.25	146.75	»	146.75	»
Santander	166.75	166.25	146.75	156.75	»	»
St. Nazaire	»	160. »	»	»	»	»
Havre	»	»	»	156.75	146.75	»
Amburgo	»	»	»	156.75	146.75	»
Prepagati da:						
Genova	206.25	»	»	»	»	»
Barcellona	186.25	»	201. »	»	»	»
Cadice	186.25	»	201. »	»	203.70	»
Coruña	171.25	214.65	»	»	203.70	»
Santander	171.25	214.65	»	»	»	»
St. Nazaire	»	205. »	»	»	»	»
Havre	»	»	»	200. »	»	»
Amburgo	»	»	»	200. »	»	»

Puerto Cabello.

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

La Guayra.

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

America Meridionale (1).**Bahia.**

DESTINAZIONI	Transports Maritimes	Messageries Maritimes	Royal Mail	Pacific R. N. Mail	Amburghese Sud-Americana	Norddeutscher Lloyd
Marsiglia	185	»	»	»	»	»
Genova	185	»	»	»	»	»
Napoli	185	»	»	»	»	»
Lisbona	»	»	»	246	»	246
Bordeaux	»	250	»	»	»	»
Cherbourg	»	»	250	»	»	»
Boulogne s/m	»	»	»	»	250	»

Belem (Parà).

DESTINAZIONI	Booth Line	Amburghese Sud-Americana
Liverpool	192. »	»
Lisbona	157. »	157. »
Havre	192. »	192. »
Amburgo	»	192. »

(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	Transports Maritimes
Cherbourg	180	»	»
Southampton	202	»	»
Bordeaux	»	250	»
Lisbona	»	201	»
Vigo	180	201	»
Genova	»	»	150
Napoli	»	»	175

Rio de Janeiro.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		La Veloce		Lloyd Italiano	La Ligure- Brasiliana	Transports Maritimes
	Rapidi	Comm.	Rapidi	Comm.			
Genova	200	191	200	183 a 186	200	186	175
Napoli	200	191	200	183 a 186	200	186	175
Prepagati:							
da Genova	178	»	178	»	178	160	»
da Napoli	178	»	178	»	178	160	»

Santos.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	La Ligure-Brasiliana	Transports Maritimes	Italia	Lloyd Italiano	Amburg-America Linie	Ottavio Zino
	Genova.	203	187 a 203	189	178	193 a 198	203	193
Napoli	203	187 a 203	189	178	193 a 198	203	193	186
Da Genova o Napoli a Santos (prepagati) . . .	178	175	160	160	175	178	»	»

Montevideo.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		La Veloce		Transatlantica di Barcellona	Italia	Transports Maritimes	La Ligure-Brasiliana	A. Foich e C.	Lloyd Italiano	
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali						Rapidi	Commerciali
Barcellona	210	165	210	165	210	210	165	165	165	210	165
Marsiglia	210	165	210	165	210	210	165	165	165	210	165
Genova	210	165	210	165	210	210	165	165	165	210	165
Napoli	210	165	210	165	210	210	165	165	165	210	165
Da Genova o Napoli a Montevideo (prepagati)	180	160	180	160	180	160	160	160	160	180	160

Buenos Aires.

DESTINAZIONI	Buenos Aires.												
	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Lloyd Italiano	Italia	Amburghese Sud-Americana	Transatlantica di Barcellona	Transports Maritimes	Pacific S. N. C.	Royal Mail	Messageries Maritimes	Norddeutscher Lloyd	La Ligure- Brasiliana	Hamburg- Amerika Linie
Genova	210	210	210	195	*	165	175 (1)	*	*	*	*	180.	190
Napoli	210	210	210	195	*	165	175 (1)	*	*	*	*	180.	190
Messina	220	220	220	205	*	*	*	*	*	*	*	180.	200
Catania	220	220	220	205	*	*	*	*	*	*	*	180.	210
Palermo	220	220	220	205	*	*	*	*	*	*	*	180.	200
Barcellona	210	210	210	195	225	190	175	200	225	225	225	180.	190
Vigo	*	*	*	*	*	205	*	*	*	*	*	*	*
Cadice	*	*	*	*	*	190	*	*	*	*	*	*	*
Malaga	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Marsiglia	*	*	*	*	*	*	175	227	*	*	180.	*	*
Cherbourg	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Bordeaux	*	*	*	*	*	*	*	*	250	*	*	*	*
La Pallice Rochelle	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Boulogne s/m	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Liverpool	*	*	*	*	225	*	*	*	*	*	*	*	*
Southampton	*	*	*	*	*	*	*	225	250	*	*	*	*
Lisbona	*	*	*	*	225	*	*	225	*	*	*	*	*
Amburgo	*	*	*	*	225	*	*	200	250	*	*	*	*
Brema	*	*	*	*	225	*	*	*	*	225	*	*	*
Anversa	*	*	*	*	225	*	*	*	*	225	*	*	*
Da Genova o Napoli a Buenos Aires (prepagato)	190	190	190	180	*	*	180	*	*	*	162.50	*	*

(1) Lire 180 per i piroscafi Pampa e Formosa.

ALLEGATO C.

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

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

PIROSCAFI (1)	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		NUMERO delle cuccette (2)			VELOCITÀ desunta dalla prova speciale (3)	VELOCITÀ raggiunta nei viaggi (4)			
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe		per l'America Settentrionale		per l'America Meridionale	
								Numero del viaggio	Velocità media	Numero del viaggio	Velocità media
		<i>Navigazione Generale Italiana.</i>									
Umbria	1902	5260	3383	38	49	1030	14.75	5	14.28	23	14.65
Sicilia	1901	5602	3594	52	120	1292	* 15.06	26	13.43	8	13.84
Sardegna	1901	5602	3594	80	45	1324	* 15.—	19	13.37	11	13.72
Liguria	1901	5126	3323	58	—	1294	* 15.41	33	13.08	2	13.37
Lombardia	1901	5126	3323	58	—	1302	* 15.06	35	13.23	2	13.43
Regina Margherita	1884	3577	2127	53	64	857	* 16.76	—	—	17	14.87
Orione	1883	4161	2290	80	40	655	* 14.80	—	—	21	14.70
Perseo	1883	4158	2291	80	40	814	* 14.88	—	—	16	14.48
Il Piemonte	1901	6024	3881	—	—	1282	12.00	5	10.57	2	11.50
Lazio **	1899	9196	5846	—	(5) 52	1926	13.42	4	12.14	1	13.12
Sannio **	1899	9203	5801	—	(5) 52	2016	14.01	2	12.17	1	12.48
Campania **	1902	9000	5618	—	(5) 52	2004	14.32	—	—	1	12.75

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

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

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

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

(5) Classe unica.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		NUMERO delle cuccette			VELOCITÀ				
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale	raggiunta nei viaggi			
								Numero dei viaggi	Velocità media	per l'America Settentrionale	
		Numero dei viaggi	Velocità media	Numero dei viaggi	Velocità media						
<i>La Veloce.</i>											
Italia **	1905	5300	3381	61	56	990	15.09	1	13.26	9	14.57
Brasile **	1905	5269	3358	58	(1) 56	994	15.47	2	14.29	5	14.24
Argentina **	1905	5300	3420	60	(2) 56	984	14.35	—	—	5	14.03
Savoia **	1897	5279	3361	124	72	914	17.33	—	—	30	13.94
Nord America	1882	4826	2485	—	(3) 90	1223	14.—	38	13.21	—	—
Centro America	1897	3481	2201	118	64	880	* 13.15	—	—	11	13.43
Venezuela	1898	3531	2227	80	76	761	14.41	—	—	11	13.25
Città di Napoli	1871	4125	2665	—	—	1424	13.04	27	13.—	—	—
Washington	1880	2883	1845	43	44	971	* 13.13	6	12.17	14	12.95
Città di Milano	1897	4041	2571	—	(3) 40	1290	13.05	24	11.39	8	11.53
Città di Torino	1897	4040	2568	—	(3) 40	1496	13.26	24	11.33	9	11.80
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>											
Kaiser Wilhelm der Grosse **	1897	14349	5521	610	324	580	* 22.07	—	—	—	—
Friedrich der Grosse **	1896	10695	6853	252	241	1960	* 14.59	—	—	—	—
Königin Luise **	1896	10711	6833	248	286	1700	15.67	23	14.37	—	—
Barbarossa **	1893	10915	6564	262	255	1760	14.75	2	14.—	—	—
König Albert **	1899	10643	6590	160	108	1556	16.03	25	14.92	—	—
Prinzess Irene **	1900	10881	6687	224	107	1653	17.48	33	14.77	—	—
Neckar **	1900	9835	6170	99	20	2731	* 13.46	7	13.69	—	—
Weimar	1891	4996	3176	—	(3) 57	1555	13.84	8	12.53	—	—
Gera	1890	5005	3166	59	—	1555	13.—	1	13.78	—	—
<i>Hamburg-Amerika Linie</i>											
Hamburg **	1899	10599	6597	267	147	1220	* 14.23	5	14.42	—	—
Moltke **	1901	12335	7633	328	178	980	* 15.17	8	14.73	—	—
Bulgaria **	1898	11077	7091	—	—	2617	12.50	2	11.38	1	11.16
Prinz Oscar **	1902	6026	3845	—	(3) 123	1235	14.30	21	11.83	2	12.39
Prinz Adalbert **	1902	6029	3797	—	(3) 124	1085	13.11	18	12.07	1	11.10

- (1) Oltre a 46 posti di succursale di 2ª classe, quando è montata.
(2) Oltre a 40 posti di succursale di 2ª classe, quando è montata.
(3) Classe unica.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		NUMERO delle cuccette			VELOCITÀ				
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale	raggiunta nei viaggi			
								per l'America Settentrionale		per l'America Meridionale	
		Numero dei viaggi	Velocità media	Numero dei viaggi	Velocità media						
<i>Italia.</i>											
Siena **	1905	4906	3117	—	(1) 70	1278	13.21	—	—	10	12.77
Bologna **	1905	4854	3092	—	(1) 75	1292	13.20	—	—	9	13.15
Ravenna	1901	4251	2748	—	(1) 42	1319	12.85	4	12.—	26	12.38
Toscana	1900	4251	2748	—	(1) 42	1306	12.90	—	—	30	12.15
<i>La Patria.</i>											
Madonna **	1905	5551	3244	50	—	1660	18.31	12	14.55	—	—
Germania	1903	5253	2739	42	—	1523	17.78	25	13.50	—	—
Roma	1891	3305	2135	66	—	1373	17.10	38	14.18	—	—
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>											
Buenos Aires	1888	5322	3765	75	68	972	14.82	10	11.99	—	—
Léon XIII	1888	4686	2950	118	34	908	13.50	5	12.18	13	13.08
Manuel Calvo **	1892	5600	3411	84	62	1006	* 13.—	13	12.06	—	—
P. de Satrustegui	1890	4050	2718	163	30	1022	12.60	1	13.51	17	13.21
Montevideo	1888	5188	3343	98	48	1182	* 13.—	10	12.33	—	—
Montserrat	1889	4390	2305	122	(2) 36	619	13.79	9	12.68	—	—
Cataluña	1883	3784	2247	120	56	412	* 13.08	1	11.90	1	12.65
Antonio Lopez	1891	6238	4059	81	48	1048	* 13.25	5	11.76	—	—
<i>La Ligue-Brasiliana.</i>											
Re Umberto	1892	3164	2066	—	(1) 60	791	12.43	—	—	24	11.27
Rio Amazonas	1891	3174	2053	—	(1) 52	925	12.13	—	—	24	10.99
Minas	1891	3060	1973	—	(1) 38	1077	12.28	—	—	21	11.—

(1) Classe unica.

(2) Oltre a 24 di 3ª classe distinta.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		NUMERO delle cuccette			VELOCITÀ				
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale	raggiunta nei viaggi			
								Numero del viaggi	Velocità media	per l'America Meridionale	
		per l'America Settentrionale	Numero del viaggi	Velocità media							
<i>Giuseppe Fornari.</i>											
Francesca	1905	4950	3345	15	(1) 26	1442	13.50	8	12.03	—	—
Sofia Hohenberg	1905	5421	3520	26	20	1290	14.41	1	12.73	—	—
<i>Anglo-Italiana.</i>											
Italia	1904	4806	3005	12	—	1550	15.67	18	13.08	—	—
Calabria	1901	4376	2588	12	—	1359	14.04	31	11.91	—	—
Perugia	1901	4348	2565	12	—	1317	13.60	33	11.67	—	—
Algeria	1891	4510	2931	14	—	1294	11.58	22	10.59	—	—
<i>Ottavio Zino.</i>											
Equità	1885	3318	2139	—	—	1230	11.53	5	11.16	10	11.18
Attività	1889	2473	1615	—	(2) 6	839	11.54	4	10.18	11	10.73
<i>Transports maritimes.</i>											
Pampa **	1906	4468	2877	—	—	1132	16.05	—	—	1	14.16
Formosa **	1906	4468	2377	—	—	1105	15.67	—	—	2	13.88
Algérie	1901	4268	2300	50	(3) 40	899	* 13.17	—	—	21	13.35
Aquitaine	1891	3215	2187	22	40	807	13.01	—	—	13	11.79
Les Alpes	1882	4164	2751	20	32	1209	13.06	—	—	19	11.83
Provence	1884	3433	2129	64	(4) 36	835	13.08	—	—	22	12.70
Italie	1895	4160	2395	36	(3) 44	721	14.24	—	—	26	12.85
Espagne	1891	4109	2665	50	(3) 40	914	* 13.06	—	—	22	13.31
France	1897	4269	2720	36	24	808	13.60	—	—	16	12.91

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

(2) Classe unica.

(3) Oltre a 48 di 3^a classe distinta.(4) Oltre a 42 di 3^a classe distinta.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	TONNEL- LAGGIO		NUMERO delle cuccette			VELOCITÀ				
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale	raggiunta nei viaggi			
								per l'America Settentrionale		per l'America Meridionale	
		Numero del viaggio	Velocità media	Numero del viaggio	Velocità media						
<i>Società Anonima Genovese.</i>											
Volturno **	1906	3586	2884	—	(1) 24	1390	14.61	—	—	—	—
Governor	1881	2677	1757	—	(1) 22	500	11.90	—	—	15	10.53
<i>White Star Line.</i>											
Republic **	1903	15378	9742	362	252	2268	* 14.07	15	14.68	—	—
Romanic **	1898	11394	7416	331	240	1565	* 15.30	24	14.25	—	—
Canopic **	1900	12907	7717	244	250	1700	* 15.26	23	14.54	—	—
Cretic **	1902	13518	8663	342	52	2103	* 13.90	14	14.37	—	—
<i>Lloyd Italiano.</i>											
Florida **	1905	5112	3231	—	—	1526	14.70	5	13.08	3	13.47
Mendoza **	1905	7217	4703	118	—	1376	13.50	—	—	7	14.14
Indiana **	1905	5106	3227	—	—	1440	13.52	5	12.62	3	13.21
Luisiana **	1906	4983	3061	—	—	1530	15.03	4	13.35	1	14.26
Cordova **	1906	4818	3106	—	—	967	15.30	—	—	3	14.60
Virginia **	1906	5181	3161	20	—	1476	14.74	1	14.10	1	13.57
<i>Siculo-Americana.</i>											
Italia	1904	6366	3949	—	—	1800	* 12.51	6	10.71	—	—

(1) Classe unica.

**Noli effettivamente praticati dai vettori
nei mesi di gennaio, febbraio, marzo e aprile 1907.**

Gennaio 1907.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>La Veloce.</i>					
Venezuela	Genova	Centro America . . .	212.50	200	200
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
Prinzess Irene	Genova	Nuova York	200	175	175
Königin Luise	Id.	Id.	200	175	175
König Albert	Id.	Id.	200	175	175
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Moltke	Genova	Nuova York	195	175	175
Prinz Oscar	Id.	Plata	190	170	170
<i>La Patria.</i>					
Madonna	Napoli	Nuova York	185	175	175
Roma	Id.	Id.	180	170	170
Germania	Id.	Id.	180	170	170
<i>Anglo-Italiana.</i>					
Algeria	Napoli	Nuova York	140	123	123
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Montevideo	Genova	Centro America . . .	200	190	190
Antonio Lopez	Id.	Nuova York	185	150	150
<i>Giuseppe Fornari.</i>					
Sicilian Prince	Napoli	Nuova York	145	135	135

Segue Gennaio 1907.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Transports Maritimes.</i>					
Espagne	Genova	Plata	175	165	165
Formosa	Id.	Id.	190	185	185
<i>White Star Line.</i>					
Republic	Napoli	Boston	200	175	175
Cedric	Id.	Nuova York	220	175	175
<i>Società Anonima Genovese.</i>					
Volturmo	Genova	Plata	190	170	170

Febbraio 1907.

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>					
Umbria	Genova	Plata	205	190	190
Lombardia	Palermo	Nuova York	195	175	175
Il Piemonte	Id.	Nuova Orleans	185	162	162
Sardegna	Genova	Brasile	193	178	178
		Plata	205	190	190
Liguria	Id.	Nuova York	195	175	175
<i>La Veloce.</i>					
Washington	Genova	Centro America	197.50	185	185
Brasile	Napoli	Nuova York	190	175	175
Centro America	Id.	Brasile	190.50	173	173
Argentina	Genova	Plata	202.50	190	190
Città di Milano	Palermo	Nuova York	168	153	153
Nord America	Genova	Id.	185	170	170
Italia	Id.	Plata	202.50	190	190
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Luisiana	Napoli	Nuova York	190	175	175
Cordova	Genova	Plata	202.50	190	190
Florida	Id.	Brasile	190.50	178	178
		Plata	202.50	190	190
Virginia	Id.	Nuova York	190	175	175
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
Prinzess Irene	Genova	Nuova York	200	175	175
Kaiser Wilhelm der Grosse	Napoli	Id.	200	175	175
<i>Italia.</i>					
Bologna	Genova	Brasile	185	173	173
		Plata	192.50	180	180
Ravenna	Id.	Brasile	180	168	168
		Plata	187.50	175	175

Segue Febbraio 1907.

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>					
Hamburg	Genova	Nuova York	196	175	175
Romanic (1)	Napoli	Id.	175	175	175
Deutschland	Id.	Id.	220	175	175
<i>La Patria.</i>					
Madonna	Napoli	Nuova York	185	175	175
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Montserrat	Genova	Centro America . . .	200	190	190
Buenos Aires	Id.	Nuova York	185	150	150
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>					
Rio Amazonas	Genova	Brasile	173	158	158
		Plata	178	160	160
<i>Giuseppe Fornari.</i>					
Francesca	Palermo	Nuova York	160	145	145
<i>Anglo-Italiana.</i>					
Calabria	Napoli	Nuova York	163	153	153
Italia	Id.	Id.	170	160	160
<i>Transports Maritimes.</i>					
Italie	Genova	Brasile	168	158	158
		Plata	175	165	165
Pampa	Id.	Plata	190	185	185
<i>White Star Line.</i>					
Canopic	Napoli	Boston	200	175	175
Celtic	Id.	Nuova York	220	175	175
Republic	Id.	Boston	200	175	175

(1) Piroscalo della « White Star Line » noleggiato per questo viaggio dall' « Hamburg-Amerika Linie ».

Marzo 1907.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Sannio	Genova	Nuova York	190	170	170
Sicilia	Id.	Brasile	193	178	178
		Plata	205	190	190
Campania	Id.	Nuova York	190	170	170
Lazio	Napoli	Id.	190	170	170
Lombardia	Genova	Id.	195	175	175
<i>La Veloce.</i>					
Città di Torino	Genova	Nuova York	168	153	153
Venezuela	Id.	Centro America	212.50	200	200
Città di Napoli	Id.	Nuova York	170	150	150
Savoia	Genova	Brasile	190.50	178	178
		Plata	202.50	190	190
Brasile	Napoli	Nuova York	190	175	175
Washington	Genova	Plata	172.50	160	160
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
Neckar	Napoli	Nuova York	195	170	170
Königin Luise	Genova	Id.	200	175	175
König Albert	Id.	Id.	200	175	175
Friedrich der Grosse	Napoli	Id.	175	170	170
Prinzess Irene	Genova	Id.	200	175	175
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Indiana	Genova	Nuova York	190	175	175
Mendoza	Id.	Plata	202.50	190	190
Luisiana	Id.	Nuova York	190	175	175
<i>Italia.</i>					
Siena	Genova	Plata	192.50	180	180
Toscana	Id.	Brasile	180	168	168
		Plata	187.50	175	175

Segue Marzo 1907.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Hamburg-America Linie.</i>					
Prinz Adalbert	Genova	Plata	190	170	170
Hamburg	Id.	Nuova York	195	175	175
Prinz Oscar	Id.	Plata	190	170	170
<i>La Patria.</i>					
Germania	Napoli	Nuova York	180	170	170
Roma	Id.	Id.	180	170	170
Madonna	Id.	Id.	185	175	175
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Montevideo	Genova	Nuova York	185	150	150
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>					
Minas	Genova	Brasile	173	158	158
		Plata	178	160	160
<i>Giuseppe Fornari.</i>					
Sofia Hohenberg	Palermo	Nuova York	160	145	145
<i>Anglo-Italiana.</i>					
Perugia	Napoli	Nuova York	163	153	153
Algeria	Id.	Id.	140	123	123
Calabria	Id.	Id.	163	153	153
<i>Transports Maritimes.</i>					
Espagne	Genova	Brasile	168	158	158
		Plata	175	165	165
Formosa	Id.	Plata	190	185	185
<i>White Star Line.</i>					
Cedric	Napoli	Nuova York	220	175	175
Cretic	Id.	Id.	200	175	175
Celtic	Id.	Id.	220	175	175
Canopic	Id.	Boston	200	175	175
<i>Siculo-Americana.</i>					
Italia	Napoli	Nuova York	—	(1) 137	(1) 137

(1) Nolo provvisorio.

Aprile 1907.

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	195	175	175
Umbria	Id.	Brasile	193	178	178
		Plata	205	190	190
Sannio	Napoli	Nuova York	190	170	170
Sardegna	Genova	Plata	205	190	190
Campania	Id.	Nuova York	190	170	170
Lazio	Napoli	Id.	190	170	170
<i>La Veloce.</i>					
Centro America	Genova	Centro America	212.50	200	200
Città di Milano	Napoli	Nuova York	168.	153	153
Nord America	Genova	Id.	185	170	170
		Brasile	190.50	178	178
Argentina	Id.	Plata	202.50	190	190
		Nuova York	168	153	153
Città di Torino	Napoli	Id.	190	175	175
Brasile	Id.	Id.	190	175	175
Italia	Genova	Plata	202.50	190	190
Città di Napoli	Id.	Nuova York	170	150	150
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
Neckar	Napoli	Nuova York	195	170	170
Barbarossa	Genova	Id.	200	175	175
Königin Luise	Id.	Id.	200	175	175
König Albert	Id.	Id.	200	175	175
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Virginia	Napoli	Nuova York	190	175	175
Cordova	Genova	Brasile	190.50	178	178
		Plata	202.50	190	190
Florida	Id.	Nuova York	190	175	175
Indiana	Id.	Id.	190	175	175

Segue Aprile 1907.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Italia.</i>					
Bologna	Genova	Brasile	185	173	173
		Plata	192.50	180	180
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Moltke	Napoli	Nuova York	195	175	175
Bulgaria	Genova	Id.	—	(1) 160	(1) 160
Hamburg	Id.	Id.	195	175	175
<i>La Patria.</i>					
Germania	Napoli	Nuova York	180	170	170
Roma	Id.	Id.	180	170	170
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Léon XIII	Genova	Nuova York	185	150	150
Antonio Lopez	Id.	Id.	185	150	150
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>					
Re Umberto	Genova	Brasile	173	160	160
		Plata	178	162	162
<i>Anglo-Italiana.</i>					
Italia	Napoli	Nuova York	170	160	160
Perugia	Id.	Id.	163	153	153
<i>Transports Maritimes.</i>					
Italie	Genova	Brasile	168	158	158
		Plata	175	165	165
Pampa	Id.	Plata	190	185	185
<i>Ottavio Zino.</i>					
Equità	Genova	Plata	165	153	153

(1) Nolo provvisorio.

Segue Aprile 1907.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>White Star Line.</i>					
Republic	Napoli	Nuova York	200	175	175
Romanic	Id.	Boston	200	175	175
Cretic.	Id.	Nuova York	200	175	175
<i>Siculo-Americana.</i>					
Italia	Napoli	Nuova York	—	(1) 137	(1) 137
<i>Lloyd Sabaud.</i>					
Re d'Italia	Genova	Nuova York	—	(1) 170	(1) 170

(1) Nolo provvisorio.

ALLEGATO E.

Parere del Consiglio Superiore di Marina.

(12 aprile 1907).

Presenti: vice-ammiraglio GUALTERIO, *presidente*. Membri onorari: tenente generale del genio navale MASDEA, vice-ammiraglio DE ORESTIS, direttore generale civile PAGES, capitano di vascello LEONARDI CATTOLICA. Membro straordinario FIORITO, direttore generale della Marina mercantile.

Vista la nota ministeriale, colla quale si partecipa che in seguito al mancato accordo fra il Commissariato dell'emigrazione e molti vettori circa la determinazione dei noli massimi per il trasporto degli emigranti durante il 2° quadrimestre del corrente anno, questo Consiglio è chiamato a pronunciare sulla controversia, a tenore della legge 31 dicembre 1901, articolo 14;

Udito il relatore;

Premesso che mentre la maggior parte dei vettori chiedono siano aumentati i noli, allegando soprattutto le accresciute spese di esercizio e le peggiorate condizioni del traffico, il Commissariato, per i motivi esposti nella sua relazione, ritiene invece che i noli debbano essere conservati nella misura in cui furono stabiliti pel quadrimestre precedente, scostandosi in ciò dall'avviso della Direzione generale della Marina mercantile, la quale ha proposto che per gli Stati Uniti siano ripristinati i noli dell'ultimo quadrimestre del 1906 (togliendosi cioè la riduzione generale di lire 5 apportata pel 1° quadrimestre dell'anno in corso) e che pel Brasile e per il Plata si elevino di lire 5;

Considerato, per quanto riflette le spese di esercizio, che uno dei principali fattori a cui deve aversi riguardo per determinare se esse siano diminuite o siasi aggravate, è certamente il costo del combustibile. Ora se non può contestarsi che il prezzo di questo è nei porti inglesi cresciuto (nei porti americani i vettori stessi ammettono che non si sono avute variazioni notevoli) convien però avvertire che tale aumento non è stato risentito dai vettori. Questi, infatti (essi stessi lo hanno riconosciuto), acquistano il carbone mediante contratti annuali che si stipulano in dicembre e nei quali si pattuisce espressamente che il prezzo stabilito non sia suscettibile, per tutta la durata del contratto, di alcun aumento, ma debba

invece essere ridotto qualora sul mercato si verifici un ribasso generale nei prezzi; pertanto l'avvenuto rincaro del carbone non ha potuto ridondare a danno dei vettori, come non potranno pregiudicarli gli ulteriori rialzi che fossero per avvenire durante il 1907, mentre per contro essi potranno godere il beneficio dei futuri eventuali ribassi di prezzo. Per analoga ragione essi non possono risentire alcun aggravio delle aumentate spese di trasporto del combustibile, essendo di solito pattuita la consegna nei porti stessi di rifornimento. Aggiungasi, del resto, che, secondo i dati attinti agli atti della Commissione centrale delle Dogane, i prezzi del carbone erano nel 1900 assai più elevati e ciò non pertanto i noli erano allora inferiori agli attuali.

Che, secondo le risultanze delle mercuriali della Camera di commercio di Napoli, il rincaro dei viveri asserito dai vettori si riduce a ben poca cosa. Invero, fra le derrate di maggior consumo a bordo, soltanto il vino ha subito un aumento di prezzo degno di nota (lire 2-3 per ettolitro) ma, tenuto conto della razione prescritta per ogni emigrante (litri 3,5 per settimana), l'aggravio sarebbe di soli 14 a 20 centesimi nei viaggi di due settimane e di 21 a 30 centesimi per quelli di tre settimane e non giustifica quindi un'elevazione dei noli. Inoltre, anche per le derrate i vettori sogliono provvedere all'acquisto con appalti annuali e sono quindi sottratti alle oscillazioni del mercato.

Che degli aumenti di altri generi (oli lubrificanti, colori per la pitturazione delle navi) non è da tenersi calcolo, stante la limitatissima ripercussione che essi possono avere sulle spese generali dell'azienda; che quanto all'obbligo di sostituire coperte di lana a quelle di cotone, conviene avvertire che esso non costituisce un nuovo aggravio, ma un richiamo all'osservanza delle disposizioni regolamentari e che d'altronde la maggiore spesa trova compenso nella maggiore durata della coperta di lana, la quale (a differenza di quanto si praticava per quella di cotone) non è lasciata in dono all'emigrante alla fine del viaggio.

Che parimenti non sono variati nè i salari della gente di mare, nè le mercedi degli operai dei porti.

Considerato che le condizioni del traffico, contrariamente a quanto affermano i vettori, sono divenute assai più favorevoli alla loro industria per il continuo sviluppo preso negli ultimi anni sia dal movimento dei passeggeri sia dagli scambi commerciali fra l'Italia e le Americhe. Certamente, come osservano i vettori, per valutare l'influenza di tale incre-

mento sulle condizioni di esercizio, occorre metterlo in raffronto al materiale impiegato; ma le accurate e diligenti indagini fatte in proposito dal Commissariato non lasciano dubbio che l'aumento del traffico superi considerevolmente l'aumento del materiale, di guisa che si è di molto accresciuta l'efficienza ed il rendimento di quest'ultimo, e ciò tanto per le linee degli Stati Uniti quanto per quelle del Brasile e del Plata;

Considerato che le pretese dei vettori neppure possono trovare valido fondamento nelle condizioni attuali del mercato dei noli nei porti esteri. Al rialzo dei noli pel Nord America nei porti di Amburgo e Brema si oppone infatti la riduzione dei prezzi di trasporto dai porti nazionali e il costo unitario per il trasporto degli emigranti dai porti della Spagna pel Sud America e per gli Stati Uniti, ed in generale si può ritenere che il costo unitario per il trasporto degli emigranti dai porti nazionali non sia superiore a quello dai porti del Nord Europa, mentre il nolo individuale effettivo percepito dall'armatore nei porti nazionali è in media superiore a quello guadagnato nei porti esteri;

Considerato che, a prescindere da quanto si è ora esposto, altri motivi d'indole più generale suffragano l'assunto del Commissariato. In primo luogo, secondo il principio già altra volta affermato dal Consiglio, i noli non devono rappresentare una tariffa fissa di passaggio, bensì un massimo che non può essere superato, ma al disotto del quale può liberamente esplicarsi la concorrenza. Ciò posto, è evidente che nel determinare questo massimo non si deve tener conto di tutte le oscillazioni accidentali e transitorie del mercato, ma soltanto di quelle variazioni che e per la entità e per il loro carattere di permanenza influiscono stabilmente sulle sorti della industria e che quindi, in linea di massima, un frequente ritocco dei noli per elevarli od abbassarli di poche lire non sarebbe conforme allo scopo della legge. In secondo luogo, anche ammesso, in via di mera ipotesi, che le spese di esercizio si siano aggravate, che le condizioni del traffico siano divenute meno propizie, non si sa comprendere per quale ragione i vettori vogliano farne ricadere le conseguenze sui soli emigranti i quali — si noti — rappresentano per le Compagnie una vera privativa commerciale, mentre mantengono invariati i prezzi dei biglietti dei passeggeri di classe ed i noli delle merci. Infine l'asserzione che i noli attuali siano inadeguati e non abbastanza remunerativi è confutata dal fatto che il numero di coloro che chiedono la patente di vettore di emigranti è in

continuo aumento, laddove, fosse esatto quanto i vettori affermano, dovrebbe manifestarsi il fenomeno contrario.

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

Il Consiglio:

dissentente dall'opinione espressa dal relatore come conclusione della sua relazione, mentre si associa alle deduzioni del Commissariato di emigrazione, ed a maggioranza di quattro voti contro due opina che per il 2° quadrimestre del corrente anno i noli pel trasporto degli emigranti debbano essere conservati nella misura che fu stabilita pel quadrimestre precedente.

Quanto alle domande fatte da alcuni vettori per ottenere una migliore classificazione dei loro piroscafi, il Consiglio, vagliate le loro ragioni, unanime esprime il parere che le domande stesse non siano da accogliersi, ritenendo che la loro classifica attuale corrisponda alle qualità nautiche dei piroscafi medesimi ed al servizio che essi prestano; tanto più che molti di questi o sono di scarsa velocità, od hanno dato luogo ad inconvenienti più o meno gravi per deficienza degli adattamenti interni, o per la cattiva qualità del vitto somministrato agli emigranti o per altre cause.

Fimati: FIORITO, LEONARDI CATTOLICA, PAGES, DE ORESTIS,
MASDEA, GUALTERIO.

I N D I C E

Decreto del Ministro degli affari esteri e deliberazione del Commissariato dell'emigrazione, relativi ai noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 2° quadrimestre 1907:	
A) Decreto del Ministro degli affari esteri	Pag. 3
B) Deliberazione del Commissariato dell'emigrazione	10
Relazione sui noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 2° quadrimestre 1907.	
	13
<i>Allegati alla relazione:</i>	
ALLEGATO A) Noli massimi stabiliti dal 1° quadrimestre 1902 fino al 2° quadrimestre 1907, confrontati coi noli proposti dai vettori e con quelli che il Commissariato avrebbe approvato per quest'ultimo quadrimestre.	39
ALLEGATO B) Noli praticati in alcuni porti esteri pel trasporto dei passeggeri di 3 ^a classe.	56
ALLEGATO C) Piroscafi addetti al trasporto degli emigranti dai porti italiani alle Americhe.	75
ALLEGATO D) Noli effettivamente praticati dai vettori nei mesi di gennaio, febbraio, marzo e aprile 1907	80
ALLEGATO E) Parere del Consiglio superiore di Marina	89
