



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1911.

N. 10.

SOMMARIO.

Decreti e relazioni sui prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti
nel secondo e terzo quadrimestre dell'anno 1909.

ROMA
COOPERATIVA TIPOGRAFICA MANUZIO
Via di Porta Salaria, n. 23-B

1911

PREZZI DEI NOLI

pel trasporto degli emigranti nel 2° e 3° quadrimestre 1909 ⁽¹⁾

2° Quadrimestre 1909

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 1909.

A. — Decreto del Ministro degli affari esteri.

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

Viste le proposte dei noli pel trasporto degli emigranti nel 2° quadrimestre 1909, presentate dai vettori: Navigazione Generale italiana, La Veloce, Lloyd Italiano, Italia, Lloyd Sabauda, Nord-deutscher Lloyd, Hamburg-America Linie, White Star Line, Cyp. Fabre & C.^{ie}, Anchor Line, Compagnia Transatlantica di Barcellona, Ligure-Brasiliana, Siculo-Americana e Compagnie Générale Transatlantique;

Tenuto conto delle informazioni raccolte, a norma dell'art. 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, Palermo e Venezia;

(1) I decreti del Ministro degli affari esteri e le deliberazioni del Commissariato dell'emigrazione riportati nel presente fascicolo del Bollettino, sono stati pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 89, del 15 aprile, e n. 191, del 16 agosto 1909.

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 1909 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, 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'art. 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 1909:

Navigazione Generale Italiana.

PIROSCAFI	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans		
Re Vittorio . . . . .	. .	. .	195	210
Regina Elena . . . . .	. .	. .	195	210
Duca degli Abruzzi	210	235	. .	. .
Duca di Genova	210	235	. .	. .
Umbria . . . . .	. .	. .	184	196
Sicilia . . . . .	. .	. .	184	196
Sardegna . . . . .	. .	. .	184	196
Liguria	200	225	184	196
Lombardia	200	225	184	196
Lazio	195	220	179	191
Sannio	195	220	179	191
Campania	195	220	179	191

La Veloce.

PIROSCAFI	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)	CENTRO AMERICA (1)
	Nuova York	Nuova Orleans			
Europa	200	225	184	196	200
Italia	200	225	184	196	200
Brasile	200	225	184	196	200
Argentina	200	225	184	196	200
Savoia	200	225	184	196	200
Città di Milano	178	203	162	176	195
Città di Torino	178	203	162	176	195

Lloyd Italiano.

PIROSCAFI	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans		
Mendoza	200	225	184	196
Cordova	200	225	184	196
Indiana	200	225	184	196
Luisiana	200	225	184	196
Virginia	200	225	184	196

(1) Dall'Italia per Trinidad, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Sabanilla e Puerto Limon. Per la destinazione di Colon: lire 205 per i piroscafi *Europa, Italia, Brasile, Argentina e Savoia*, e lire 200 per i piroscafi *Città di Milano e Città di Torino*.

Italia.

PIROSCAFI	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York e Filadelfia	Nuova Orleans		
Ancona	210	235	195	210
Verona	210	235	195	210
Taormina	200	225	184	196
Siena	195	220	179	191
Bologna	195	220	179	191
Ravenna	190	215	174	181
Toscana	190	215	174	181

Lloyd Sabaudo.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Principe di Udine	210	195	210
Re d'Italia	200	184	196
Principe di Piemonte	200	184	196
Regina d'Italia	195	179	191

Norddeutscher Lloyd.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Kaiser Wilhelm der Grosse	200
Königin Luise	200
König Albert	200
Prinzess Irene	200
Barbarossa	200
Friedrich der Grosse	200
Neckar	195

Hamburg-Amerika Linie.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Deutschland	200	. .	. .
Moltke	200	184	196
Hamburg	200	184	196
Bulgaria	175	160	171
Batavia	175	160	171

White Star Line.

PIROSCAFI	STATI UNITI	
	Nuova York	Boston
Cedric	200	. .
Cretic	200	. .
Finland	200	. .
Celtic . . . . .	. .	200
Romanic . . . . .	. .	200
Canopic . . . . .	. .	200

Cyp. Fabre & C^{ie}.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Venezia	200
Madonna	200
Germania	195
Roma	195

Anchor Line.

PIROSCAFI	STATI UNITI	
	Nuova York	Nuova Orleans
Italia	185	210
Perugia	178	205
Calabria	178	205

Compagnia Transatlantica di Barcellona.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)	CENTRO AMERICA
Manuel Calvo	175	176	190
P. de Satrustegui	175	176	190
Montevideo	175	176	190 (1)
Montserrat.	175	176	190
Antonio Lopez	175	176	190

La Ligure-Brasiliana.

PIROSCAFI	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Re Umberto	166	168
Rio Amazonas.	164	166
Minas	164	166

(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.

Siculo-Americana.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
San Giorgio	200
San Giovanni	195

Compagnie Générale Transatlantique.

PIROSCAFI	STATI UNITI (da Modane a Nuova York, via Havre) (1)
La Provence	200
La Lorraine	200
La Savoie	200
La Touraine	195
Chicago	195

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

Roma, addì 14 aprile 1909.

Il Ministro
TITTONI.

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 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 1909.

Société Générale de Transports maritimes à vapeur.

PIROSCAFI	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Paraná	179	191
Plata	179	191
Pampa	179	191
Formosa	179	191
Espagne	164	171
Italie	164	171
Algérie	164	171
France	164	171

Unione Austriaca di Navigazione.

PIROSCAFI	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans		
Francesca	170	195	155	166
Sofia Hohenberg. . .	170	195	155	166

Roma, 13 aprile 1909.

Il Commissario Generale

L. ROSSI.

2. Relazione del Commissariato dell'emigrazione sui noli pel trasporto degli emigranti nel secondo quadrimestre 1909.

(15 aprile 1909)

Facendo le loro proposte di noli pel secondo quadrimestre 1909, i vettori, nazionali ed esteri, hanno chiesto aumenti di prezzi per tutti i piroscafi e per tutte le linee. Gli argomenti addotti per sostenere siffatte domande sono in generale quelli già esposti in consimili circostanze; e solo vi sono aggiunte alcune considerazioni sulle conseguenze sfavorevoli che avrebbe avuto per l'industria dei vettori l'applicazione della nuova legge Nord-Americana sull'immigrazione.

Il Commissariato, come di consueto, ha raccolto ampie notizie sulle condizioni presenti del mercato. Qui appresso si espone sommariamente il risultato delle indagini fatte.

Col nuovo anno l'emigrazione segna una forte ripresa per le destinazioni del Nord America. Il movimento delle partenze su questa linea si è svolto nel primo trimestre con una intensità che non si era mai avuta nei corrispondenti mesi degli anni precedenti. Lo dimostrano le seguenti cifre:

	1905	1906	1907	1908	1909
Gennaio	8.130	9.833	9.874	3.463	18.309
Febbraio	24.356	29.287	23.458	5.131	27.248
Marzo	38.145	44.069	46.797	9.137	52.280
Totale del trimestre . . .	70.631	83.219	80.129	17.731	97.837

Nel primo trimestre 1909 adunque sono partiti per gli Stati Uniti 97,837 emigranti, cifra mai raggiunta e notevolmente superiore a quella del 1906, che fu l'anno di più forte emigrazione.

Vero è bensì che il numero dei rimpatriati dagli Stati Uniti nel periodo gennaio-marzo 1909 è diminuito in confronto agli stessi mesi del 1908. Ma l'aumento avutosi nelle partenze è di più che 80,000 emigranti, mentre i rimpatriati dagli Stati Uniti in tutto il primo trimestre 1908 superarono di poco i quarantamila.

In quanto alle linee del Brasile-Plata, le quali ebbero nel 1908 un notevole incremento di traffico, vi è stata una lieve diminuzione nelle partenze; ma questa è quasi compensata da un certo aumento avutosi nei ritorni. Vedansi infatti le seguenti cifre:

	Partenze		Ritorni	
	1908	1909	1908	1909
Gennaio	5.531	5.004	3.307	2.471
Febbraio	5.091	4.578	2.323	3.636
Marzo	5.524	4.178	4.970	5.271

In complesso quindi le condizioni di esercizio si mantengono favorevoli ai vettori; ed anzi sono sensibilmente migliorate per la linea del Nord America.

Circa il combustibile, dai listini comunicati dal R. Console di Cardiff, risulta che i noli per il trasporto del carbone da quel porto per Genova sono aumentati, ma in compenso è diminuito il prezzo del carbone all'origine. Si può quindi ritenere che i carboni nei porti di rifornimento conservino i corsi bassi a cui già erano arrivati nel momento in cui si determinarono i noli per il 1° quadrimestre del 1909. E non è dubbio che i prezzi

attuali siano inferiori a quelli del corrispondente periodo dell'anno scorso, come si desume dalle seguenti cifre:

	Carboni Cardiff Migliore Seconda qualità Prezzi a Cardiff	Noli da Cardiff a Genova
	Sh.	Sh.
3 marzo 1908	15 a 15,6	6,6 a 7
8 aprile 1908	15,3 a 15,6	5,10 ¹ / ₂ a 6,4 ¹ / ₂
27 maggio 1908	14,9 a 15,6	6 a 6,4 ¹ / ₂
17 giugno 1908.	14,9 a 15,3	5,9 a 6,3
8 luglio 1908	14,6 a 15,3	5,3 a 5,4 ¹ / ₂
4 agosto 1908	15,3 a 15,9	4,6 a 5
22 settembre 1908	14,3 a 14,9	5,9 a 6,3
6 ottobre 1908.	14,3 a 14,9	6 a 6,3
4 novembre 1908	14 a 14,6	6 a 6,3
1 dicembre 1908	13,6 a 13,9	5,10 ¹ / ₂ a 6
1 gennaio 1909.	13,6 a 13,9	6,1 ¹ / ₂ a 6,4 ¹ / ₂
2 febbraio 1909	13,3 a 13,6	6,3 a 7
2 marzo 1909	13 a 13,3	6,6 a 7

Circa le spese per le vettovaglie e le altre spese di esercizio, non risulta che siano intervenute variazioni degne di nota. Facciamo seguire i prezzi di alcuni commestibili, desumendoli dalle mercuriali della Camera di Commercio di Napoli.

	Stoccafisso Q.le	Paste alimentari n. 2	Farine B. 2	Vino di Gallipoli	Fagioli
Novembre 1908	130	40 a 42	39.50	14 a 17	23
Marzo 1909	130	48 a 50	40 a 40,50	15	22

In confronto al novembre 1908, quando si determinarono i noli pel quadrimestre in corso, i prezzi delle vettovaglie più usate presentano quindi un aumento degno di qualche conside-

razione solo per le paste alimentari. Ma è da avvertire che i vettori usano stipulare contratti per le forniture a lunghe scadenze, così che sfuggono alle momentanee oscillazioni dei prezzi.

Deve poi ricordarsi che sono diminuite (in misura molto notevole per la linea degli Stati Uniti) le provvigioni corrisposte agli agenti, e questo fatto, che pure è confortevole per molti riguardi, importa una sensibile economia pei vettori.

Dai rapporti dei RR. Consoli dei principali porti europei, risulta che i noli per gli Stati Uniti sono stati aumentati quasi da per tutto (fa eccezione Glasgow e qualche altro porto). Questi aumenti sono dovuti all'applicazione della nuova legge Nord Americana e all'opera del *pool* fra le grandi compagnie marittime. Parimenti sono cresciuti i noli dalla Spagna e dal Portogallo pel Sud America e ciò perchè è cessata la guerra di tariffe che si combatteva nei detti porti.

In definitiva quindi — anche a prescindere dalle circostanze che rendono questi prezzi poco comparabili coi nostri — deve riconoscersi che le variazioni intervenute nei mercati esteri hanno cause e caratteri particolari così che esse non possono avere influenza agli effetti della determinazione dei noli pel prossimo quadrimestre.

Maggiore interesse presenterebbe invece l'esame delle conseguenze della nuova legge Nord Americana.

Le disposizioni della nuova legge degli Stati Uniti sono note. Essa richiede che ad ogni passeggero che arrivi in terza classe nei porti federali sia assegnato uno spazio determinato; ed a questo fine determina la minima altezza del ponte e la superficie minima, in misura diversa secondo che si tratti di corridoio inferiore o di superiore.

Quando fu conosciuta la legge Nord-Americana i vettori chiesero, nel corso del primo quadrimestre 1909, che i prezzi stabiliti fossero aumentati. Parve equo esaminare la domanda, perchè la legge entrava in vigore col 1° gennaio 1909; e d'accordo con l'On. Direzione Generale della Marina Mercantile si consentì in

via provvisoria un aumento di dieci lire per ciascun piroscavo destinato a questa linea. I vettori accettarono tale determinazione, alla quale si era venuti per i seguenti motivi.

Secondo le notizie pervenute e i calcoli approssimativi fatti, sembrò si potesse ritenere che in dipendenza della nuova legge americana, i piroscavi dovessero perdere una percentuale dei posti ammessi dal nostro Regolamento, intorno al quindici per cento. Ora, calcolando il nolo netto per gli Stati Uniti ad una media di L. 120 (1) e calcolando che ogni piroscavo faccia in media due viaggi a carico completo, si ritenne che la cifra di L. 10 dovesse compensare la perdita di spazio utile.

Si credette di assegnare una quota uniforme di aumento, sia perchè su elementi presuntivi non sarebbe stato opportuno procedere diversamente, sia perchè si considerò che le maggiori perdite sarebbero state subite dai piroscavi dove gli emigranti avevano meno spazio e che perciò avrebbero potuto non meritare un aumento maggiore.

Quando si emise questo provvedimento si nutriva fiducia di aver presto notizia delle misurazioni ufficiali fatte dalle autorità nord americane e delle riduzioni di posti stabilite per ogni vapore. Si sperava di avere tali notizie complete dentro il mese di marzo, e di poter quindi adottare al riguardo provvedimenti definitivi con piena cognizione di causa in occasione della determinazione dei noli pel secondo quadrimestre 1909.

A questo fine si dispose che il R. Ispettorato dell'emigrazione in New York comunicasse subito i risultati delle misurazioni eseguite in quel porto, a Boston e a Filadelfia. Ma, a quanto pare, tali misurazioni hanno dato luogo a controversie e contestazioni; ed inoltre in parecchi casi le autorità americane hanno sospeso la loro decisione in attesa che fossero eseguiti certi la-

(1) Il nolo di cartello fu calcolato a L. 190. Da questa cifra furono detratte L. 30 per tasse (e cioè L. 8 tassa italiana d'imbarco, L. 22 tassa americana di sbarco), L. 20 per provvigione e spese amministrative, L. 20 per mantenimento degli emigranti durante la traversata, coperte, personale di servizio, ecc. Sopravvanzano quindi L. 120.

vori. In conseguenza i dati definitivi finora avuti non sono completi e quindi non è possibile farsi un'idea precisa al riguardo.

Dai rapporti pervenuti al Commissariato, sembra che la percentuale della riduzione dello spazio vari fortemente, secondo tipi di piroscafi (1). Per alcuni (come il *Moltke* ed il *Barbarossa*) non vi sarebbe alcuna perdita, per altri tale percentuale sarebbe assai bassa (circa il 2 per cento per l'*Europa*, 4 per cento pel *Re d'Italia*, 7 per cento per l'*Ancona*); per altri infine sarebbe assai notevole (36 per cento per l'*Italia* dell'Anchor Line, 65 per cento per il *Liguria* della Navigazione Generale Italiana.

Per questi due ultimi vapori però è da notare che si tratta di risultati non definitivi, ai quali si è venuti per l'esclusione

(1) Indichiamo qui appresso le cifre finora conosciute:

PIROSCAFI	Numero dei posti		Percentuale della perdita
	secondo il Regolamento italiano	secondo la Legge americana	
Barbarossa	1760	1888	—
Moltke	980	1246	—
Europa	1684	1646	2
Re d'Italia	1768	1690	4
Ancona	2475	2290	7
Verona	2475	2292	7
Taormina	2515	2270	10
Duca di Genova	1740	1483	15
Duca degli Abruzzi.	1747	1487	15
Luisiana	1530	1293	18
Canopic	1700	1330	22
San Giorgio	1943	1493	23
Romanic	1595	1176	26
Madonna	1660	733	51
Liguria	1294	519	65

completa dei locali di secondo corridoio, che a tali conseguenze potrà ovviarsi, e che forse è già stato ovviato, operandosi portellini di luce in questi corridoi.

Se a questa considerazione si aggiunge quella già accennata e cioè che i piroscafi più colpiti sono in generale quelli con minore spazio per gli emigranti, si dovrà riconoscere che l'aumento di nolo consentito, sebbene non proporzionato interamente al danno sofferto dai detti piroscafi, risponde fondamentalmente ad equità.

In definitiva quindi i risultati conosciuti mostrano che, in media, non si supera la percentuale calcolata nel gennaio, dopo che furono ricevute le prime notizie, in base alla quale, tenendo conto della distribuzione del movimento migratorio fra i vari mesi, si autorizzò l'aumento generale di dieci lire per la linea del Nord America.

Premesse queste sommarie notizie sulle condizioni presenti delle linee, accenniamo ai pareri avuti dai corpi consultivi.

Gl'Ispettori di emigrazione nei porti d'imbarco sono stati concordi nel parere che convenga lasciare immutati i noli in vigore. La stessa opinione è stata espressa dalle Camere di Commercio di Napoli, Venezia e Genova. Quest'ultima — la quale rispecchia più da vicino gl'interessi dei vettori e che in altre circostanze ha propugnato aumenti di prezzo — viene a siffatta conclusione, dopo avere espresso opinioni piuttosto pessimistiche sulle condizioni presenti del mercato.

Solo la Camera di Commercio di Palermo ha proposto che i noli venissero aumentati; ma non ha sufficientemente motivato il suo parere.

Per converso la Direzione Generale della Marina Mercantile ha espresso l'avviso di non variare le tariffe in vigore.

Sulla base delle informazioni raccolte e tenuti presenti i pareri di cui sopra è cenno, il Commissariato prese le sue determinazioni.

Esso escluse che fossero da consentire aumenti di prezzo, poichè

le spese di esercizio non hanno subito variazioni degne di nota, mentre il traffico sulla linea del Nord America è fortemente aumentato ed è rimasto stazionario in quella del Sud. Nè, per le ragioni sopra addotte, sembrò conveniente mutare il provvedimento provvisorio adottato in seguito all'applicazione della nuova legge Nord-Americana.

Piuttosto si esaminò se non convenisse togliere quell'aumento di lire 3 per la linea del Nord America e di lire 6 per quelle del Sud che fu consentito nel primo quadrimestre 1907, in vista dell'aumento che si ebbe allora sul prezzo dei carboni e che ora è cessato.

Come fu sopra accennato, secondo i listini comunicati dal R. Console di Cardiff, nel mese di marzo 1909 sono segnati i corsi di sh. 13 a 13,3 pel carbone e 6,6 a 7 pel nolo: in complesso i corsi da sh. 19,6 a 20,3. Invece, nel dicembre 1907, quando si stabilirono i noli per il primo quadrimestre 1908, gli stessi listini segnarono i prezzi di sh. 17,9 a 18,3 pel carbone e di 6,9 a 7,3 pel nolo: in complesso i corsi da 24,8 a 25,6.

Vi è quindi una diminuzione di prezzo di più che sei scellini per tonnellata; ed essa, specialmente pei vapori celeri e per la linea del Sud, rappresenta una notevole economia nelle spese di esercizio, la quale potrebbe dar ragione di una diminuzione di prezzo.

Si esaminò anche se non convenisse di apportare alcune riduzioni specifiche di lire 5 per alcuni piroscafi, come ad esempio:

a) *Umbria, Sicilia, Sardegna, Liguria e Lombardia* della Navigazione Generale Italiana che, per essere ad una sola elica, di costruzione non recente, di limitato tonneggio e di assetto non del tutto soddisfacente, potrebbero cessare dall'essere classificati in prima categoria;

b) *Barbarossa* del Norddeutscher Lloyd che, per la velocità non elevata e le deficienze dell'assetto, potrebbe essere equiparato al *Neckar*.

c) *Bulgaria e Batavia* dell'Hamburg-Amerika Linie che,

per la scarsa velocità e le manchevolezze dell'assetto, potrebbero essere assegnati a classe inferiore.

d) *Ancona* dell'Italia che, per la sua velocità di poco superiore alle quattordici miglia, potrebbe essere assegnato col *Taormina* alla prima categoria, anzi che alla prima classe distinta, come è ora.

e) *Manuel Calvo* e *Antonio Lopez* della Transatlantica Spagnuola che, non raggiungendo le dodici miglia di velocità, sarebbe più giusto classificarli di categoria inferiore.

f) *Minas* della Ligure-Brasiliana, che negli ultimi tre viaggi ha sviluppato velocità molto scarsa ed il cui assetto lascia parecchio a desiderare.

g) *San Giorgio* della Siculo-Americana, che negli ultimi tre viaggi non ha raggiunto la media di tredici miglia.

Le riduzioni generali e speciali di cui sopra è cenno, sembrerebbero intrinsecamente giuste; ma si ritenne equo ed opportuno soprassedere da esse per questo quadrimestre, in vista dell'entrata in vigore del decreto che modifica il titolo IV del Regolamento, la cui applicazione danneggerà qualche vettore e renderà più oneroso, sebbene lievemente, l'esercizio delle linee. Inoltre si ritenne che è opportuno rinviare ancora la revisione generale della classificazione dei piroscafi agli effetti dei noli, anche perchè, per fare ciò, converrà tener conto delle conseguenze definitive della nuova legge degli Stati Uniti, ancora non del tutto nota.

In definitiva quindi si decise di lasciare invariati pel secondo quadrimestre 1909 i noli stabiliti pel quadrimestre che volge al suo termine.

Comunicare queste determinazioni dal Commissariato ai vettori, accettarono i noli controproposti dall'ufficio solo l'Unione Austriaca di navigazione e la Società "Transports Maritimes", che esercita solo le linee del Sud America. Quest'ultima però espresse la riserva di essere ammessa a godere di quell'aumento nel livello generale dei noli che fosse eventualmente concesso dal Commissariato.

Tutte le altre Società chiesero invece che i noli fossero de-

terminati dal Ministro degli Affari Esteri, dopo sentito il parere del Consiglio Superiore di Marina.

Qui appresso si espongono alcune considerazioni sulle ragioni addotte dai vettori in sostegno delle loro domande.

La *Navigazione Generale* e *La Veloce*, dopo aver ripetute le argomentazioni molte volte addotte sulla passività delle linee, misero in rilievo la scarsezza del traffico nei viaggi di ritorno dal Nord America.

Ma — come si è già dimostrato sulla base delle cifre ufficiali — il movimento delle partenze nel primo trimestre 1909 supera già quello delle partenze e dei ritorni (messi insieme) del 1908, ed anche degli anni ad esso antecedenti. Sia quindi questa parte del movimento scarsa quanto si vuole, non è men dubbio che il movimento nel suo complesso è aumentato.

Nel Sud abbiamo pure visto che il numero dei passeggeri di terza classe nel complesso è quasi stazionario, mentre d'altra parte il numero delle navi adibite alla linea non è cambiato. Erano 34 nel 1908, ed altrettante sono nel 1909.

Le ragioni addotte da questi vettori sembrano quindi unilaterali e non menomano le considerazioni che hanno determinato le conclusioni del Commissariato.

Il *Lloyd Italiano* — oltre a questi argomenti — insistette nel dire che l'aumento di lire 10 concesso in seguito alla nuova legge Nord-Americana non è compenso sufficiente all'aggravio subito. E istituì in prova dei calcoli. Ma si è già dimostrato che il supplemento di nolo è adeguato alla perdita media di posti subito dai vettori; ed è troppo ovvio che i calcoli non possano essere fatti nella ipotesi che tutti i viaggi siano al completo di passeggeri. Il *Lloyd Italiano* fa il caso che il piroscavo perda i noli per tutti i posti ridottigli, e conclude che il compenso di lire 10 è insufficiente. Ma non fa il caso che il piroscavo non perda il nolo per nessun posto, mentre pei biglietti venduti percepisce lo stesso il supplemento di lire 10.

Infine la Società, comunicando il suo bilancio dell'anno pre-

cedente, notò che esso si è chiuso in perdita. Ma l'anno scorso fu un anno di crisi, e col movimento tanto ridotto, e con provvigioni cresciute fino a L. 70 per posto, le perdite subite si spiegano. Ben maggiori danni risentirono potenti Compagnie estere.

Quello che il Lloyd Italiano avrebbe dovuto dimostrare e non dimostrò è se nelle condizioni presenti i prezzi attuali siano tali da non consentire un esercizio proficuo.

L'Italia — dopo alcune considerazioni generiche già confutate — insistette perchè al *Taormina* fosse assicurato nolo eguale all'*Ancona* e al *Verona*. La Società non contestò che il *Taormina* ha velocità inferiore a quella degli altri due vapori, ma disse che ciò fu dovuto "a circostanze speciali cui fu soggetto", nei tre viaggi compiuti. Quali siano queste circostanze speciali la Società non ha specificato. Comunque, per legge i noli debbono essere graduati in rapporto alla velocità, e pertanto la domanda della Compagnia non pare fosse da accogliere.

L'*Hamburg-Amerika Linie* fece questione esclusivamente di graduazione di prezzi.

Chiese che al *Deutschland*, per la sua eccezionale velocità, fosse consentito un nolo superiore a quello di tutti gli altri piroscafi, che l'*Hamburg* ed il *Moltke* fossero assegnati alla prima classe distinta e che il *Bulgaria* e il *Batavia* avessero aumentati i prezzi.

Per questi ultimi due piroscafi, nè la loro velocità, nè l'assetto, nè il trattamento potevano consigliare di accogliere tale domanda. Essi anzi dovrebbero in avvenire subire ulteriori riduzioni di noli.

L'*Hamburg* ed il *Moltke* hanno velocità inferiori a quindici miglia, mancano di adattamenti speciali per gli emigranti, e pertanto non posseggono i requisiti richiesti per l'assegnazione alla prima classe distinta.

Il *Deutschland* potrebbe forse rientrare in questa classe, ma non esercita regolarmente la linea.

L'*Anchor Line* fondò le sue domande di aumento sulle conseguenze dell'applicazione della nuova legge Nord-Americana. Ed

al riguardo disse che il piroscafo subisce in tutti i viaggi la stessa perdita percentuale di spazio, e che, quando non vi è il completo di passeggeri, non per ciò il danno è minore, perchè rimane minore spazio utilizzabile per le merci.

Ma le condizioni del traffico-merci sulla linea del Nord America (la sola esercitata dall'Anchor Line) non sono tali che possano essere occupati da merci anche i corridoi destinati ai passeggeri.

Il *Norddeutscher Lloyd* e la *Transatlantica di Barcellona* non addussero ragioni diverse da quelle già esaminate. La *Transatlantica* non contestò che l'emigrazione pel Nord America è aumentata e quella pel Sud è stazionaria; ma insistette nel rilevare l'aumento delle spese di esercizio. Si è però visto in quali limiti tale aumento si sia verificato.

La *Siculo-Americana* insistette perchè il nolo del piroscafo *San Giovanni*, che è di L. 195, fosse elevato a L. 200, equiparandolo a quello del *San Giorgio*.

Il piroscafo *San Giorgio* ottenne il nolo di prima classe — che è ora di L. 200 — pochi mesi fa, dopo che per tre viaggi consecutivi aveva superato le tredici miglia di velocità. Ma negli ultimi tre viaggi di cui si conosce il risultato ha sviluppato una velocità di miglia 12,93, 11,19 e 13,27.

D'altra parte il piroscafo *San Giovanni*, che nei primi otto viaggi aveva sviluppato una velocità di miglia 12,15, nel nono e nel decimo viaggio sviluppò una velocità di miglia 13,02 e 13,62. Nell'undecimo ed ultimo viaggio — secondo che dice la Società e risulta da un certificato della Capitaneria di Napoli non approvato dal Ministero della Marina — la velocità fu di miglia 13,45. E la Compagnia chiese che il piroscafo, avendo sviluppato velocità superiore alle tredici miglia in tre viaggi consecutivi, avesse il nolo di prima classe.

Ora, a parte ogni altra considerazione, quanto è avvenuto pel *San Giorgio* consiglia a procedere con maggiore cautela ed aspettare che la velocità del *San Giovanni* superiore a tredici miglia risulti da un maggior numero di viaggi.

Nè è poi da trascurare un altro riflesso. Per le ragioni sovra esposte si è creduto opportuno non mutare i noli stabiliti pel quadrimestre in corso. Ora se una variazione dovesse portarsi per aumentare il nolo del San Giovanni, per la stessa ragione dovrebbe ribassarsi il prezzo del San Giorgio ed in definitiva per la Società sarebbe lo stesso che lasciare i noli attuali.

La *Transatlantique* che, come è noto, fa capolinea in porti esteri, chiese anch'essa maggiori noli degli attuali. Essa disse di essere stata molto danneggiata dall'applicazione della legge Nord-Americana; ed aggiunse che " il ribasso dei noli non viene reclamato dagli emigranti, i quali anzi chiedono sempre e vorrebbero tutti essere imbarcati sui piroscafi cui sono assegnati i noli più alti „ .

Quest'ultima ragione è veramente speciosa. Gli emigranti non hanno nè possono avere interesse ad un aumento di noli. Se un certo numero di essi sceglie i piroscafi graduati con prezzi più alti è perchè essi sono i più rapidi ed i migliori. Ma certo è strano dire che gli emigranti non desiderano una riduzione di noli.

Le ragioni sopra esposte sembrano sufficienti a dimostrare che questo Ufficio aveva proceduto con equanimità, contemperando i diversi interessi dei quali doveva tenere il debito conto.

Tale opinione del Commissariato fu confortata del parere del Consiglio Superiore di Marina (all. *E*, lettera *A*) che opinò dovere i noli essere fissati nella misura proposta dal Commissariato, facendo però rilevare l'opportunità di procedere sollecitamente ad una nuova classificazione dei piroscafi. In conformità a tale parere il Ministro degli Affari Esteri fissò i noli in contestazione col decreto che si pubblica prima della presente relazione.

3° Quadrimestre 1909.

1. **Decreto del Ministro degli affari esteri e deliberazione del Commissariato dell'emigrazione, relativi ai noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 3° quadrimestre 1909.**

A. - **Decreto del Ministro degli affari esteri.**

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

Viste le proposte dei noli pel trasporto degli emigranti nel 3° quadrimestre 1909, presentate dai vettori: Navigazione Generale Italiana, La Veloce, Lloyd Italiano, Italia, Lloyd Sabauda, Nord-deutscher Lloyd, Hamburg-Amerika Linie, White Star Line, Cyp. Fabre & C^{ie}, Ligure-Brasiliana e Siculo-Americana;

Tenuto conto delle informazioni raccolte, a norma dell'art. 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, Palermo e Venezia;

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 i noli consentiti per la linea degli Stati Uniti pel primo quadrimestre 1909, e mantenuti nel secondo quadrimestre, sono rispondenti alle condizioni del mercato e sono in rapporto con la classe e velocità dei piroscafi e con la qualità dei trasporti, così che sono da confermarsi pel 3° quadrimestre 1909;

Ritenuta l'opportunità di aumentare di cinque lire i noli per le linee del Sud-America, in vista delle condizioni delle linee stesse;

Sul conforme parere del Consiglio superiore di Marina;

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

DECRETA :

Sono stabiliti i seguenti noli massimi, pel trasporto di emigranti, dal 1° settembre al 31 dicembre 1909:

Navigazione Generale Italiana.

PIROSCAFI	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans		
Re Vittorio . . . . .	. . .	. . .	200	215
Regina Elena . . . . .	. . .	. . .	200	215
Principe Umberto . . . . .	. . .	. . .	200	215
Duca degli Abruzzi	210	235	. . .	. . .
Duca di Genova	210	235	. . .	. . .
Umbria . . . . .	. . .	. . .	189	201
Sicilia . . . . .	. . .	. . .	189	201
Sardegna . . . . .	. . .	. . .	189	201
Liguria	200	225	189	201
Lombardia	200	225	189	201
Lazio	195	220	184	196
Sannio	195	220	184	196
Campania	195	220	184	196

La Veloce.

PIROSCAFI	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)	CENTRO AMERICA (1)
	Nuova York	Nuova Orleans			
America	210	235	200	215	200
Europa	200	225	189	201	200
Italia	200	225	189	201	200
Brasile	200	225	189	201	200
Argentina	200	225	189	201	200
Savoia	200	225	189	201	200
Città di Milano	178	203	167	181	195
Città di Torino	178	203	167	181	195

Lloyd Italiano.

PIROSCAFI	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans		
Principessa Mafalda . . . . .	. . .	. . .	200	215
Mendoza	200	225	189	201
Cordova	200	225	189	201
Indiana	200	225	189	201
Luisiana	200	225	189	201
Virginia	200	225	189	201
Florida	200	225	189	201

(1) Dall'Italia per Trinidad, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao Sabanilla e Puerto Limon. Per la destinazione di Colon: L. 205 pei piroscafi *America, Europa, Italia, Brasile, Argentina* e *Savoia*, e lire 200 pei piroscafi *Città di Milano* e *Città di Torino*.

Italia.

PIROSCAFI	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York e Filadelfia	Nuova Orleans		
Ancona	210	235	200	215
Verona	210	235	200	215
Taormina	210	235	200	215
Siena	195	220	184	196
Bologna	195	220	184	196
Ravenna	190	215	179	186
Toscana	190	215	179	186

Lloyd Sabaudo.

PIROSCAFI	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	(Nuova York)			
Tomaso di Savoia	210		200	215
Principe di Udine	210		200	215
Re d'Italia	200		189	201
Principe di Piemonte . . .	200		189	201
Regina d'Italia	195		184	196

Norddeutscher Lloyd.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Berlin	210
Kaiser Wilhelm der Grosse	200
Königin Luise	200
König Albert	200
Prinzess Irene	200
Barbarossa	200
Friedrich der Grosse	200
Neckar	195

Hamburg-Amerika Linie.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Deutschland	200	. . .	. . .
Moltke	200	189	201
Hamburg	200	189	201
Bulgaria	175	165	176
Batavia	175	165	176

White Star Line.

PIROSCAFI	STATI UNITI	
	Nuova York	Boston
Cedric	200	. . .
Cretic	200	. . .
Finland	200	. . .
Celtic . . . . .	. . .	200
Romanic . . . . .	. . .	200
Canopic . . . . .	. . .	200

Cyp. Fabre & C^{ie}.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Venezia	200
Madonna	200
Germania	195
Roma	195

La Ligure-Brasiliana.

PIROSCAFI	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Re Umberto	171	173
Rio Amazonas.	169	171
Minas	169	171

Siculo-Americana.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
San Giorgio	200
San Giovanni	165

Roma, addi 14 agosto 1909.

Il Ministro
TITTONI.

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 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° settembre al 31 dicembre 1909.

Anchor Line.

PIROSCAFI	STATI UNITI	
	Nuova York	Nuova Orleans
Italia	185	210
Perugia	178	205
Calabria	178	205

Société Générale de Transports maritimes à vapeur.

PIROSCAFI	BRASILE	PLATA
	(Rio de Janeiro e Santos)	(Montevideo e Buenos Aires)
Paraná	184	196
Plata	184	196
Pampa	184	196
Formosa	184	196
Espagne	169	176
Italie	169	176
Algérie	169	176
France	169	176

Compagnia Transatlantica di Barcellona.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)	CENTRO AMERICA
Manuel Calvo	175	181	190
P. de Satrustegui	175	181	190
Montserrat.	175	181	190
Antonio Lopez	175	181	190

(1)

Compagnie Générale Transatlantique.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Da Modane a Nuova York via Havre) (2)
La Provence	200
La Lorraine	200
La Savoie	200
La Touraine	195
Chicago	195

(1) Dall'Italia per Puerto Rico. Il nolo è fissato in L. 195 per Puerto Limon, Sabanilla Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra; in L. 200 per Colon; in L. 220 per Habana, e in L. 240 per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad Habana.

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

Roma, addì 13 agosto 1909.

Il Commissario Generale

L. ROSSI.

2. Relazione del Commissariato dell'emigrazione sui noli pel trasporto degli emigranti nel terzo quadrimestre 1909.

(16 agosto 1909)

Le proposte di noli presentate dai vettori pel terzo quadrimestre 1909 non differiscono sensibilmente da quelle dei quadrimestri antecedenti. Anche questa volta tutte le Compagnie sono concordi nel chiedere prezzi sensibilmente superiori a quelli in vigore.

Il Commissariato, come glie ne fa obbligo la legge, ha esaminato queste proposte in base alle ampie informazioni raccolte sul mercato dei noli, e tenendo conto dei pareri dell'On. Direzione Generale della Marina Mercantile e delle Camere di Commercio delle principali città marittime.

Qui appresso si dà conto dei vari elementi di giudizio raccolti.

In sostanza i vettori riprodussero gli argomenti già adottati nei precedenti quadrimestri, e cioè che i prezzi attuali non sono sufficientemente remunerativi, a causa della scarsezza del traffico e dell'aumento delle spese di esercizio.

Conveniva quindi, anche per questo quadrimestre, esaminare quali variazioni siano intervenute nel movimento delle linee e nei prezzi di più frequente consumo. Per comodità di esposizione cominciamo dal seguire l'andamento dei principali coefficienti delle spese di esercizio.

I prezzi del carbone, mantenutisi bassi fino al marzo scorso, hanno cominciato a crescere nell'aprile, ed hanno continuato a salire nel maggio e nel giugno, per accennare poi a diminuire nel luglio. Invece i titoli pel trasporto del combustibile da Cardiff a Genova, cresciuti nel marzo e nell'aprile, sono diminuiti nei mesi successivi.

Facciamo seguire il prospetto desunto dai listini periodici comunicati dal R. Console di Cardiff.

DATA DEI LISTINI	Prezzi dei carboni Cardiff all'origine. Seconda qualità: migliore.	Noli pel trasporto del combustibile da Cardiff a Genova.
	Scellini	Scellini
1 gennaio 1909	13.6 a 13.9	6.1 1/2 a 6.4 1/2
2 febbraio 1909	13.3 a 13.6	6.1 1/2 a 6.9
2 marzo 1909	13 a 13.3	6.6 a 7
6 aprile 1909	13.6 a 14	7.1 1/2 a 7.4 1/2
4 maggio 1909	15 a 15.9	6 a 6.3
9 giugno 1909	16 a 16.6	6 a 6
13 luglio 1909	14.9 a 15.3	6 a 6.9

Se confrontiamo i prezzi del luglio con quelli del periodo marzo-aprile, durante il quale si determinarono i noli pel quadrimestre che ora volge al termine, constatiamo che il ribasso avutosi nel corso dei noli non è tale da compensare completamente l'aumento avvenuto nel corso dei carboni. Però se consideriamo i prezzi globali (del carbone più il trasporto fino a Genova) rileveremo che l'aumento avutosi non arriva ad uno scellino. E del resto poichè, come è noto, i vettori provvedono generalmente alle forniture di carbone mediante contratti che durano per l'intero anno solare, gli aumenti di prezzo che si verificano in questi mesi non esercitano di ordinario influenza sulle spese di esercizio.

Che se poi consideriamo i prezzi del luglio, con quelli del corrispondente mese del biennio antecedente, abbiamo i seguenti risultati:

DATA DEI LISTINI	Prezzi dei carboni Cardiff: seconda qualità migliore.	Noli pel trasporto del combustibile da Cardiff a Genova.
	Scellini	Scellini
16 luglio 1907	18.3 a 18.6	7 a 7.9
15 luglio 1908	14.9 a 15.6	5.3 a 5.6
13 luglio 1909	14.9 a 15.3	6 a 6.9

I prezzi globali di oggi sono quindi di poco superiori a quelli del periodo corrispondente del 1908, ma sensibilmente inferiori a quelli del 1907.

Circa le altre spese di esercizio riportiamo, come di consueto, i corsi di alcuni generi di più frequente consumo a bordo, desunti dalle mercuriali pubblicate dalla Camera di Commercio di Napoli. Le cifre che qui appresso si riferiscono sono quelle pubblicate nell'ultima mercuriale pervenuta al Commissariato, e sono messe in raffronto con le cifre del corrispondente mese del 1908.

	Giugno 1908	Giugno 1909
	Lire	Lire
Stoccofisso olandese ordinario . Q.le	136	128
Pasta alimentare (N. 2)	48 a 50	45 a 46
Farine (N. B.)	38,50 a 39	41
Riso giapponese (2*)	36	40
Vino di Puglia Ett.	17 a 19	14 a 15

In complesso quindi l'aumento di alcuni generi è compensato dal minor prezzo di altri; cosicchè il costo della razione alimentare non sembra aumentato.

Parimenti non risulta che siano cresciuti i salari della gente di mare, mentre gli altri coefficienti delle spese di esercizio hanno subito variazioni in senso diverso.

I rapidi cenni sopra esposti mostrano quale è l'andamento delle spese di esercizio che gravano nell'industria dei vettori.

Più lungo discorso merita l'altra parte della nostra disanima; e cioè la tendenza mostrata dal movimento degli emigranti.

I vettori, in generale, si dolsero di scarsezza del traffico. Alcuni parlarono addirittura di ristagno. Convien pertanto esaminare se ed in quanto questi lamenti siano giustificati; ed a questo fine considereremo il movimento di passeggeri di terza classe avutosi nelle linee di emigrazione. Facciamo seguire qui appresso

i dati del primo semestre dell'anno in corso, messi in rapporto col periodo corrispondente del 1907 e del 1908. E naturalmente — dato che anche la nostra emigrazione transatlantica va diventando in misura sempre crescente temporanea e periodica — indichiamo le cifre così per le partenze come pei ritorni.

M E S I	Emigranti partiti dai porti italiani e da quello dell'Havre			Passeggeri <i>italiani</i> di 3 ^a classe provenienti da paesi transoceanici sbarcati nei porti nazionali		
	1907	1908	1909	1907	1908	1909
Gennaio	13.722	9.067	23.342	7.855	21.916	5.582
Febbraio	35.261	10.326	31.877	6.497	16.776	6.155
Marzo	53.936	14.708	56.645	13.445	14.103	7.468
Aprile	54.614	13.897	48.463	10.381	21.785	10.261
Maggio	46.043	9.058	36.314	12.380	38.455	10.958
Giugno	36.697	7.056	19.786	14.116	27.840	12.178
Totale del semestre	240.303	64.112	216.432	64.674	143.878	52.602

Il movimento complessivo di partenze e di arrivi nel primo semestre del 1909 è stato quindi di 269,034 passeggeri di terza classe: cifra questa non certo indifferente, sensibilmente superiore a quella dell'anno anteriore, e inferiore di non molto a quella del 1907 che insieme col 1906 rappresenta la più intensa emigrazione avutasi nel nostro paese. E si noti che in quest'anno i prezzi pei ritorni sono stati, a parità dei tipi dei piroscafi, superiori a quelli del 1908 ed anche del 1907.

Detto ciò in linea generale, esaminiamo particolarmente le condizioni delle due principali linee esercitate dai nostri vettori.

Linea degli Stati Uniti. — Anche per questa linea indichiamo le cifre statistiche relative al movimento avutosi nei primi sei mesi del 1909, del 1908 e del 1907.

M E S I	Emigranti partiti dai porti italiani e da quello dell'Havre			Passeggeri <i>italiani</i> di 3 ^a classe provenienti da paesi transoceanici sbarcati nei porti nazionali		
	1907	1908	1909	1907	1908	1909
Gennaio	9.874	3.463	18.309	5.129	18.556	3.085
Febbraio	23.458	5.131	27.248	3.113	14.421	2.492
Marzo	46.797	9.137	52.280	4.130	9.077	2.141
Aprile	48.749	9.866	42.616	3.108	17.523	2.564
Maggio	40.271	4.429	31.237	4.339	31.539	2.749
Giugno	32.976	3.654	15.396	6.967	19.925	4.235
Totale del semestre	202.125	35.680	187.086	26.786	111.041	17.266

Il movimento di passeggeri di terza classe nel 1909 è stato quindi su questa linea notevolmente intenso, ben superiore a quello dell'anno precedente, e di poco inferiore a quello del 1907 che, come venne già avvertito, fu anno di attivissima emigrazione. In sei mesi sono partiti dall'Italia per gli Stati Uniti circa 200,000 emigranti in cifra tonda; e se questo importante esodo fosse da considerarsi scarso, dovrebbero nutrirsi le più serie preoccupazioni sull'avvenire del nostro paese.

La verità è che il movimento delle partenze per gli Stati Uniti quest'anno è in parte anticipato, in confronto degli anni precedenti.

Le ragioni di questo fatto sono molteplici. Buona parte dei rimpatriati nel 1908 — che, come è noto, furono numerosissimi — furono impazienti di partire, così che nel primo trimestre si ebbe un numero di partenze quale non si era mai avuto in quel periodo dell'anno. Ma gli Stati Uniti, usciti da poco da una

grave crisi, non potevano essere pronti a ricevere un così improvviso e straordinario numero di lavoratori, che arrivavano in folte schiere non solo dall'Italia ma da tutta l'Europa. Da ciò un certo rigurgito, e di conseguenza un rallentamento nelle partenze in seguito alle notizie pervenute dall'America.

Inoltre, a determinare l'anticipo dell'emigrazione avutosi in quest'anno, ha pure contribuito l'abbondanza del materiale nautico e la sua cresciuta potenzialità, cosicchè l'offerta delle cuccette di 3^a classe, specialmente nei primi mesi, è stata superiore a quella degli anni precedenti. Facciamo seguire le cifre pel 1907 e 1909, omettendo l'anno 1908, il confronto col quale non ci potrebbe offrire dati concludenti, trattandosi di un periodo di crisi.

M E S I	1907		1909	
	Numero dei piroscafi	Numero delle cuccette di 3 ^a classe	Numero dei piroscafi	Numero delle cuccette di 3 ^a classe
Gennaio	12	17.988	17	28.483
Febbraio	21	28.083	24	41.022
Marzo	28	44.819	33	56.504
Aprile	30	47.896	31	54.038
Maggio	27	42.133	28	48.567
Giugno	24	59.743	19	31.989
Totale del semestre	142	220.612	152	260.603

Il maggior numero di cuccette offerte, dipendenti dall'aumento del tonnelloaggio, fece sì che le domande di trasporto, affluenti nei primi mesi dell'anno, venissero, nel 1909, rapidamente soddisfatte, senza che fosse necessario rinviarle ad altri mesi successivi, come avveniva negli anni precedenti.

Il prospetto che precede mette anche in rilievo l'aspetto più importante della questione (al quale ci riserviamo di accennare più avanti) e cioè l'aumento nell'offerta del tonnelloaggio, aumento

che agli occhi degl'interessati fa sembrare più scarso il movimento migratorio, e lo rende meno proficuo dal lato economico.

Circa poi le tendenze che può avere il movimento migratorio per gli Stati Uniti nei prossimi mesi, è da osservare che il mercato del lavoro nella Confederazione tende in parte a migliorare. Facciamo al riguardo seguire qui appresso un recente rapporto del nostro Ispettorato dell'emigrazione in New York che dà conto della situazione, in base alle statistiche ufficiali del maggio sulla situazione economica del paese.

“ Le condizioni generali economiche e finanziarie durante il maggio hanno progressivamente migliorato ed il miglioramento di esse ha, naturalmente, avuto la sua ripercussione sul mercato del lavoro. Da questo fatto hanno ricavato il beneficio maggiore principalmente gli operai addetti alle industrie tessili cotoniere e secondariamente quelli occupati nell'industria del ferro e dell'acciaio.

“ L'intensificarsi della richiesta di tessuti di cotone da un lato, e la mancanza di uno stock di riserva di tali mercanzie dall'altro, hanno costretto gl'industriali a fare riprendere ai loro stabilimenti la stessa febbrile attività del primo semestre del 1907, e, conseguentemente, a riassumere nelle loro fabbriche gli operai da essi licenziati ed a rialzare i salari di questi allo stesso livello che avevano prima della crisi dell'ottobre 1907. Questo fenomeno si è verificato in maggior grado negli stabilimenti industriali siti negli Stati del New England ed, in minor grado, nei cotonifici degli Stati del Sud.

“ Il risvegliarsi dell'attività produttrice nelle ferriere e nelle acciaierie si è verificato quale effetto del ribasso nei prezzi dei prodotti di quelle industrie, ribasso che ha indotto speculatori e costruttori a dare importanti e numerosi ordini per manufatti in ferro ed in acciaio. Anche in queste industrie i salari sono stati rialzati al livello del 1° semestre 1907, e pochissimi ormai sono i lavoratori ad esse addetti che attualmente si trovano disoccupati.

“ Tutto lascia ritenere che il miglioramento avvenuto in questi due campi industriali sia reale e di durata relativamente non

breve. La prossima chiusura della discussione parlamentare sulle modificazioni delle tariffe migliorerà certamente questa condizione di cose.

“ Le Compagnie ferroviarie, però, sono, durante il maggio, rimaste inoperose, sia nei lavori di nuova costruzione, sia nei lavori di manutenzione. Per l'attività delle ferrovie i braccianti, e specialmente i braccianti italiani, i quali negli anni scorsi erano occupati nei lavori ferroviari, sono quest'anno rimasti nelle grandi città dove hanno esercitata una perniciosa influenza deprimente sul livello dei salari. Nel traffico ferroviario in genere si nota tuttavia un certo ristagno e ne è prova il numero rilevante di carri che restano inoperosi.

“ Il ribasso dei manufatti in ferro e l'abbondanza di numerario hanno stimolato nelle grandi città l'attività edilizia e molti ed importanti lavori di costruzione sono stati iniziati. Un gran numero di braccianti è riuscito in tal modo a trovar lavoro, ma a tutto discapito del livello dei salari, il quale si è mantenuto assai basso.

“ Purtuttavia, il numero dei braccianti disoccupati, durante il maggio, è stato rilevante, principalmente per l'intempestivo risvegliarsi della immigrazione che durante i primi quattro mesi di quest'anno ha raggiunto la cifra di circa mezzo milione d'individui (448,653 fino a tutto aprile).

“ Fin dagli ultimi di maggio, però, si è incominciato a notare un miglioramento anche nel campo della mano d'opera “ unskilled „ perchè parecchie Compagnie ferroviarie dell'Ovest hanno annunciato come prossima la riapertura di importanti lavori.

“ Una categoria d'immigrati ai quali durante il maggio e tuttora riesce difficilissimo poter trovare lavoro, specialmente nella città di New York, è quella dei falegnami dei quali qui vi è enorme esuberanza.

“ Non è stato ancora bandito l'appalto per la costruzione nella città di New York delle nuove linee di ferrovie sotterranee già progettate, nè si è ancora definitivamente deciso se esse saranno

costruite con capitali privati, oppure con fondi municipali. Nulla di certo potrà sapersi prima della fine di agosto ed io credo assai difficile che questi lavori, i quali richiederanno certamente l'opera di 5 mila braccianti, possano essere iniziati prima dell'anno venturo.

“ Concludendo, durante il maggio 1909 le condizioni del mercato del lavoro sono migliorate e sembra tendano a ristabilirsi nella situazione precedente alla crisi „.

Questo risveglio di attività economica negli Stati Uniti non può ora avere sensibile influenza sulla nostra emigrazione, poichè la stagione inoltrata offre ai nostri lavoratori pochi mesi ancora di utile lavoro, durante i quali non è possibile guadagnare tanto da pagare le spese di viaggio e fare dei risparmi per mantenere la famiglia. Ma tuttavia il miglioramento nelle condizioni del mercato del lavoro fa ritenere che non si avrà una ulteriore depressione del movimento delle partenze, relativamente — s'intende — alla stagione.

Linea del Brasile-Plata. — Anche per questa linea i vettori dissero che le condizioni di esercizio sono poco favorevoli. Esaminiamo quindi il movimento degli emigranti avutosi nel primo semestre dell'anno in confronto a quello del periodo corrispondente del 1908.

M E S I	Emigranti partiti dai porti del Regno		Passeggeri di 3 ^a classe sbarchati nei porti nazionali	
	1908	1909	1908	1909
Gennaio	5.531	5.004	3.307	2.471
Febbraio	5.091	4.578	2.323	3.636
Marzo	5.524	4.178	4.970	5.270
Aprile	3.934	5.749	7.114	7.607
Maggio	4.551	4.990	6.818	8.038
Giugno	3.291	4.343	7.762	7.804
Totale del semestre	27.922	28.842	32.294	34.886

Il primo semestre di quest'anno presenta dunque, in confronto a quello del 1908, un aumento nelle partenze ed uno ancor maggiore nei ritorni. E si noti che in seguito al *pool* conchiuso pei viaggi di ritorno tra le compagnie di navigazione che esercitano la linea del Plata — *pool* la cui esistenza risulta all'ufficio scrivente in modo non dubbio — i vettori hanno innalzato i prezzi di ritorno per la terza classe, in media di L. 20 per posto. Inoltre essi hanno rotto l'assai antica consuetudine di trasportare a loro spese gli emigranti di ritorno delle provincie meridionali fino a Napoli o a Palermo e Messina. E ciò, se arreca agli emigranti spese, disagi e pericoli, è fonte per le compagnie di altri sensibili benefici.

Non è quindi dubbio che il movimento degli emigranti su questa linea sia stato nel suo complesso più redditizio che nel 1° semestre 1908.

Detto ciò circa le condizioni delle linee che fanno capo in Italia, accenniamo al movimento dei noli nei porti esteri ed ai pareri raccolti dai Corpi indicati dalla legge.

Secondo i rapporti periodici inviati dai RR. Consoli dei principali porti marittimi dell'Europa, i noli pel Nord America, praticati nei porti stessi negli ultimi mesi, non subirono variazioni degne di rilievo. Sono soltanto aumentati di 5 scellini i prezzi praticati a Liverpool dalla White Star Line, e ciò per adeguarli a quelli già praticati nello stesso porto dalla Cunard.

I noli pel Sud America sono invece diminuiti a Bordeaux ed a Cadice ed aumentati a Lisbona ed Anversa, rimanendo invariati negli altri porti. Si tratta quindi di oscillazioni di lieve importanza, in senso non deciso, dovute al comporsi e scomporsi di accordi speciali ed all'opera delle *conferenze*.

I pareri avuti furono questa volta quasi tutti concordi nel senso di non aumentare i prezzi in vigore. Questo fu l'avviso dell'on. Direzione Generale della Marina Mercantile, la quale tuttavia fece qualche riserva per variazioni da introdurre in avvenire nei noli per la linea del Plata. E parimenti si espressero nel senso

di non aumentare i noli attuali le Camere di Commercio di Napoli e Palermo, e tutti gl'Ispettori dell'emigrazione nei porti di imbarco.

Solo la Camera di Commercio di Genova — la quale rispecchia più da vicino gl'interessi dei vettori — rinnovò il voto già espresso in precedenti quadrimestri, e cioè che i prezzi siano cresciuti.

In base alle informazioni avute e con la scorta dei pareri raccolti, il Commissariato prese le sue deliberazioni.

Esso dovette constatare che non si può in generale parlare di scarsenza di traffico, e che anzi la crisi dell'anno scorso ha ripercussioni meno lunghe ed intense di quello che si potesse prevedere.

Solo sulla linea degli Stati Uniti il movimento è alquanto più scarso di quello avutosi negli anni di più intensa emigrazione. Ma a parte il fatto che non possono assumersi a termini di confronto periodi di eccezionale e straordinario traffico, è pure da rilevarsi che col 1° gennaio di quest'anno fu consentito un aumento di 10 lire per compensare i vettori dei posti che avrebbero perduto nei mesi di carico completo, a causa della diminuita capacità di trasporto dipendente dall'applicazione della nuova legge Nord-Americana. Ma, poichè nell'anno in corso il tempo del pieno carico è mancato o è stato scarsissimo, l'applicazione della legge stessa ha avuto per le Compagnie conseguenze quasi insignificanti. Il maggior prezzo consentito è venuto così a perder la sua ragione d'essere, e può essere considerato come un aumento di nolo — che largamente risarcisce la lieve diminuzione avutasi nelle partenze.

Deve però riconoscersi che l'offerta di materiale nautico è cresciuta tanto nella linea del Nord America quanto in quella del Sud (per la quale, come si è già dimostrato, il movimento migratorio non è nell'anno in corso diminuito).

Indichiamo nel prospetto seguente il numero di cuccette di terza classe sui piroscafi iscritti in patente negli anni 1902, 1905 e 1909.

ANNI	Bandiera italiana		Bandiera estera		Totale	
	Numero dei piroscafi	Numero delle cuccette di 3 ^a classe	Numero dei piroscafi	Numero delle cuccette di 3 ^a classe	Numero dei piroscafi	Numero delle cuccette di 3 ^a classe
1902	40	38.277	56	54.243	96	92.520
1905	42	45.310	48	58.324	90	103.634
1909	45	66.685	33	54.006	83	120.691

Dal 1902 al 1909 adunque il numero totale delle cuccette di terza classe offerte pel trasporto degli emigranti è aumentato di più che 28 mila, cioè di più che il 30 per cento. E si noti che questo aumento è dovuto soltanto al materiale italiano — il quale, come è noto, è destinato per tutto l'anno quasi esclusivamente ai servizi dell'emigrazione sulle nostre linee; mentre una certa parte dei piroscafi stranieri iscritti in patente fanno servizio sulle nostre linee per pochi mesi. Cosicchè l'offerta effettiva di materiale può considerarsi cresciuta in misura maggiore del percento sopra indicato. Inoltre, nello stesso tempo, è aumentata la velocità ed è diminuita l'età dei piroscafi in patente (1); e ciò ne ha reso mag-

(1) Si fa seguire qui appresso un prospetto indicante le principali caratteristiche del naviglio adibito al trasporto degli emigranti nel 1902 e nel 1909.

		1902		1909	
		italiani	stranieri	italiani	stranieri
Età	25 anni e più	4	3	—	—
	da 20 a 25 anni	5	—	—	—
	da 15 a 20 "	10	10	3	7
	da 10 a 15 "	6	18	5	8
	da 5 a 10 "	6	2	8	17
	meno di 5 "	10	14	29	7
Totale		41	47	45	39
Ton- nellaggio lordo	sotto le 3000 tonnellate	15	8	—	—
	da 3000 a 5000 "	19	23	14	12
	da 5000 a 8000 "	7	10	23	8
	da 8000 a 15000 "	—	6	8	15
	oltre le 15000 "	—	—	—	4
Totale		41	47	45	39
Velocità	da 10 a 11 miglia	14	10	1	—
	da 11 a 12 "	13	12	4	6
	da 12 a 13 "	4	10	9	5
	da 13 a 14 "	6	11	14	9
	oltre 14 "	4	4	17	19
Totale		41	47	45	39
Totale dei piroscafi in servizio.		88		84	

giore l'efficienza ed ha quindi concorso a far crescere l'offerta di posti per emigranti.

Tutte queste circostanze hanno fatto pensare a taluni che il materiale destinato all'emigrazione esistente nelle nostre linee sia sovrabbondante; che, in altri termini, noi ci troviamo di fronte ad una crisi per eccesso di produzione.

Non è questo il luogo di esaminare se e in quanto siffatte idee siano esatte, e come possa ripararsi alla crisi. Ma, indipendentemente da ogni altro riflesso, sembra al Commissariato che non possa accogliersi il principio di aumentare i noli, solo perchè il materiale è sovrabbondante.

Un tale principio in sostanza importerebbe di evitare agli armatori le conseguenze dannose di ogni crisi, trasferendole sugli emigranti. E ciò sarebbe in contrasto con le finalità ed il carattere delle norme della legge che si applica, la quale tende alla protezione degli emigranti. Come pure siffatto sistema sarebbe forse erroneo dal punto di vista sia dell'interesse economico generale del paese, che di quello specifico della marina mercantile; poichè, come l'esperienza dimostra, non è opportuno mantenere, per mezzo di artifici, una condizione di permanente e necessario squilibrio nel mercato.

Comunque, per costante consenso di tutti gli organi chiamati alla tariffazione dei prezzi dei trasporti degli emigranti, i noli sono stati variati in rapporto ai mutamenti intervenuti nelle correnti migratorie e nelle spese di esercizio. E pertanto nelle circostanze presenti non è sembrato al Commissariato che concorressero ragioni tali da indurre all'accoglimento delle domande di maggiori prezzi presentate dai vettori.

Comunicare queste determinazioni dell'Ufficio, vi aderirono le Società: Transatlantique dell'Havre, Transports Maritimes, Unione Austriaca, Transatlantica di Barcellona e Anchor Line. Le altre Compagnie insistettero nelle loro primitive domande chiedendo che i noli fossero determinati dal Ministro degli Affari Esteri, dopo sentito il Consiglio Superiore di Marina.

Le ragioni esposte dai vettori furono in generale le seguenti:

- a) scarsezza del traffico;
- b) aumento del materiale;
- c) necessità di tenere in disarmo alcuni piroscafi.

Sui primi due punti sembra inutile ritornare, essendo già stati esaminati in precedenza. Circa il terzo conviene vedere se ed in quanto esso sia una risultante dell'aumento del materiale nautico.

Al riguardo basterà considerare le cifre seguenti che indicano il numero dei piroscafi in servizio d'emigrazione partiti nei primi sei mesi del 1909, in confronto coi due anni precedenti.

M E S I	1907	1908	1909
Gennaio	18	29	29
Febbraio	36	31	38
Marzo	43	40	49
Aprile	43	40	46
Maggio	45	36	43
Giugno	37	30	35

Il prospetto dimostra che il numero delle partenze avutesi nei primi sei mesi del 1909 non è stato inferiore a quello del periodo corrispondente, non solo del 1908, anno di crisi, ma del 1907, anno di forte traffico (1). E pertanto è lecito arguire che il disarmo di parte del naviglio è dovuto non al diminuito movimento, ma al cresciuto materiale. Del resto, come è noto, nei mesi estivi si è avuta sempre una riduzione nel movimento delle navi adette al trasporto degli emigranti.

(1) Per quest'ultimo anno naturalmente non si tiene conto del gennaio, mese nel quale continuò la sospensione del lavoro sulle navi nazionali, dovuta al conflitto fra armatori e gente di mare.

Detto così delle ragioni generali addotte dalla maggioranza dei vettori, accenniamo a quelle particolari fatte valere da qualche Compagnia.

La *Veloce* credette trovare una diversità di orientamento fra i motivi addotti dal Commissariato per rifiutare l'aumento dei noli, nel secondo quadrimestre (e cioè che il movimento era allora cresciuto) e quelli ora esposti per venire alla stessa conclusione, e cioè che il movimento migratorio è stato nel 1° semestre notevole. Dove consista questa diversità non è facile rilevare. Si tratta di fatti sicuramente constatati l'una e l'altra volta, e che logicamente conducono ed eguale determinazione.

La *White Star Line* si dolse della diffida fattale dal Commissariato, e cioè che l'Ufficio si riserva di promuovere una riduzione nei noli assegnati ai piroscafi della Compagnia, se essa non provvederà a migliorare i servizi di bordo. La Società dice che ha "coscienza di aver sempre fatto tutto il possibile per eliminare qualsiasi inconveniente dal Regio Commissariato lamentato „.

Ora il fatto è che, malgrado i ripetuti richiami rivolti dall'Ufficio alla *White Star Line*, i R.R. Commissari sono concordi nel rilevare che i servizi della Compagnia si prestano a serie censure, specie per la scarsa disciplina ed il poco ordine di bordo, pel largo imbarco di clandestini e per la vendita clandestina agli emigranti. E pertanto se perdurassero gl'inconvenienti lamentati si sarebbe costretti a ridurre i noli.

La *Ligure-Brasiliana* disse che i noli dei suoi piroscafi non sarebbero in proporzione coi prezzi assegnati ad altri vapori, e ricordò quelli della Società *Transports Maritimes* e il tipo "Siena „ dell'Italia.

Esaminiamo adunque le caratteristiche ed i noli dei piroscafi della *Ligure* in confronto con le altre navi citate dalla Società.

Piroscafi	Anno di costruzione	Stazza	Velocità media	Noli	
				Brasile	Plata
Re Umberto	1891	3194 2036	11.29	166	168
Rio Amazonas	1891	3174 2053	11.09	164	166
Minas	1891	3060 1973	10.97	164	166
Paraná (tipo)	1908	6248 3862	13.47	179	191
Algérie	1901	4268 2200	13.37	164	171
Siena	1905	4553 2820	12.73	179	191

Ora il confronto fra le caratteristiche dei vapori mostra come il trattamento fatto alla *Ligure-Brasiliiana* sia comparativamente tutt'altro che sfavorevole. E se la Società è stata obbligata a disporre i suoi itinerari in modo da non far eccedere ai viaggi per Buenos Aires la durata di 25 giorni, ciò si è fatto per evitare inconvenienti il cui perdurare avrebbe costretto l'Amministrazione a toglier la patente alla *Ligure-Brasiliiana*.

La *Siculo-Americana* insistette perchè il piroscavo *San Giovanni* avesse il nolo assegnato ai vapori di prima classe. Ma esso non ha ancora dimostrato di sviluppare quella media velocità di 13 miglia che, secondo i criteri stabiliti, è necessaria per tale classificazione.

Il *Lloyd Italiano* chiese che fosse elevato il nolo del *Principessa Mafalda* stabilito provvisoriamente in L. 210.

Ora questo piroscavo, le cui caratteristiche sono ben note, ha compiuto due viaggi in servizio di emigrazione: il primo con la velocità di miglia 16.42 ed in giorni 18, ore 3.30 (mentre la durata del viaggio era stata annunciata in giorni 15, e non concorsero, a giudizio del Ministero della Marina, circostanze di forza maggiore); il secondo con la velocità di miglia 17.66. Ma il R. Commissario, imbarcato in questo viaggio, nella sua relazione

ha mosso serie censure sugli adattamenti di terza classe e sul servizio. Ed in considerazione di ciò e dei risultati del primo viaggio, sembra per lo meno prematura ogni determinazione nel senso chiesto dal *Lloyd Italiano*.

Il Consiglio Superiore della Marina, vagliate queste ragioni dei vettori e le osservazioni che sopra di esse gli presentò il Commissariato, corredandole delle informazioni e dei pareri raccolti a norma di legge, espresse il parere che per la linea degli Stati Uniti convenisse mantenere, pel 3° quadrimestre 1909, i noli in vigore, e che per le linee del Sud America convenisse invece aumentare di L. 5 i noli attuali.

Circa le domande e i rilievi specifici presentati dai vettori *White Star Line*, *La Veloce*, *Ligure-Brasiliana*, *Siculo-Americana* e *Lloyd Italiano*, il Consiglio ritenne che nessuno di quei rilievi nè alcuna di quelle domande fosse fondata.

In conformità del parere espresso dal Consiglio Superiore della Marina (allegato *E*, lettera *B*), il Ministro degli Affari Esteri fissò i noli in contestazione col decreto che si pubblica prima della presente relazione.

ALLEGATI ALLE

ALLEGATO A.

Noli massimi stabiliti dal 1° quadrimestre 1902 fino al 3° quadrimestre 1909 avrebbe approvato per gli ultimi due quadrimestri.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per l'anno 1904	Noli massimi per l'anno 1905	Noli massimi per l'anno 1906	Noli massimi per l'anno 1907	Noli massimi per l'anno 1908	Noli massimi per il 1° quadrim. 1909 (1)

Linea degli
(Da Genova o daNavigazione Generale
Italiana.

Re Vittorio . . . . .	..	..	..	..	..	..	200	210
Regina Elena . . . . .	..	..	..	..	..	..	200	210
Duca degli Abruzzi . . . . .	..	..	..	..	..	..	190-200	210 (5)
Duca di Genova. . . . .	..	..	..	..	..	..	(a) 190	200
Umbria	185	195-200	200-190	190-185	180	175-187	190	200
Sicilia	185	195-200	200-190	190-185	180	175-187	190	200
Sardegna	185	195-200	200-190	190-185	180	175-187	190	200
Liguria.	185	195-200	200-190	190-185	180	175-187	190	200
Lombardia.	185	195-200	200-190	190-185	180	175-187	190	200
Lazio . . . . .	..	..	..	..	175	170-182	185	195
Sannio . . . . .	..	..	..	..	175	170-182	185	195
Campania . . . . .	..	..	..	..	..	170-182	185	195

N. B. - Le cifre segnate con asterisco indicano i noli approvati dal Commissariato per il 2° e 3° quadrimestri.

(1) Nelle cifre sottoindicate è compreso l'aumento di lire 10, stabilito con deliberazione del

(a) Nolo provvisorio consentito nel corso del 3° quadrimestre 1908.

(b) Mantenuto il nolo provvisorio fino all'esito di altri viaggi in servizio di emigrazione.

RELAZIONI.

confrontati coi noli proposti dai vettori e con quelli che il Commissariato

Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1909	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1909	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1909.	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1909	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1909.	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1909.	PIROSCAFI
---	---	--	---	--	--	-----------

ati Uniti.

(Noli a Nuova York).

						<i>Navigazione Generale Italiana.</i>
..	..	..	..	..	..	Re Vittorio.
..	..	..	..	..	..	Regina Elena.
245	210	210	245	210	210	Duca degli Abruzzi.
345	210	210	245	210	210	Duca di Genova.
..	..	..	..	..	..	Umbria.
..	..	..	..	..	..	Sicilia.
..	..	..	..	..	..	Sardegna.
220	200	210	220	200	200	Liguria.
220	200	200	220	200	200	Lombardia.
215	195	195	215	195	195	Lazio.
215	195	195	215	195	195	Sannio.
215	195	195	215	195	195	Campania.

del 1909; quelle senza asterisco indicano i noli stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per gli

del Commissariato in data 5 gennaio 1909.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per l'anno 1904	Noli massimi per l'anno 1905	Noli massimi per l'anno 1906	Noli massimi per l'anno 1907	Noli massimi per l'anno 1908	Noli massimi per il 4° quadrime. 1909 (1)
-----------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	--

(segue) Linea degli
(Da Genova o da

<i>La Veloce.</i>								
America . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..
Europa . . . . .	..	..	..	..	..	175-187	190	200
Italia . . . . .	..	..	..	185	180	175-187	190	200
Brasile . . . . .	..	..	..	..	180	175-187	190	200
Argentina . . . . .	..	..	..	..	180	175-187	190	200
Savoia	185	195-200	200-190	190-185	180	175-187	190	200
Città di Milano . . .	175	175-180	175-168	168-163	158	153-165	168	178
Città di Torino . . .	175	175-180	175-168	168-163	158	153-165	168	178
<i>Cyp. Fabre & C.ie.</i>								
Venezia . . . . .	..	..	..	..	..	187	190	200
Madonna . . . . .	..	..	..	185	180	175-187	190	200
Germania . . . . .	..	195	195-185	185-180	175	170-182	185	195
Roma	180	185-195	195-185	185-180	175	170-182	185	195

(1) Vedasi la nota (1) a pag. 50.

Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimest. 1909.

Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1909

Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1909.

Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimest. 1909.

Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1909.

Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1909.

PIROSCAFI

ati Uniti.
opoli a Nuova York).

						<i>La Veloce.</i>
..	..	..	245	210	210	America.
205	200	200	235	200	200	Europa.
225	200	200	225	200	200	Italia.
225	200	200	225	200	200	Brasile.
225	200	200	225	200	200	Argentina.
225	200	200	225	200	200	Savoia.
200	178	178	205	178	178	Città di Milano.
200	178	178	205	178	178	Città di Torino.
						<i>Cyp. Fabre & Cie.</i>
220	200	200	220	200	200	Venezia.
220	200	200	220	200	200	Madonna.
215	195	195	215	195	195	Germania.
215	195	195	215	195	195	Roma.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per l'anno 1904	Noli massimi per l'anno 1905	Noli massimi per l'anno 1906	Noli massimi per l'anno 1907	Noli massimi per l'anno 1908	Noli massimi per l'anno 1909 (1)
-----------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	-------------------------------------

(segue) Linea degli

(Da Genova a ...)

<i>Norddeutscher Lloyd.</i>								
Berlin . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..
Kaiser W. der Grosse.	..	..	..	..	..	175-187	190	200
Friedrich der Grosse .	..	..	..	..	..	170-187	190	200
Königin Luise . . . .	..	..	200-190	190-185	180	175-187	190	200
König Albert. . . . .	..	200	200-190	190-185	180	175-187	190	200
Prinzess Irene . . . .	..	200	200-190	190-185	180	175-187	190	200
Barbarossa . . . . .	..	..	..	..	180	175-187	190	200
Neekar . . . . .	..	195	195-185	185-180	175	170-182	185	195
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>								
Manuel Calvo	175	175-180	180-170	170-160	155	150-162	165	175
P. de Satrustegui . . .	..	175-180	180-170	170-160	155	150-162	165	175
Montevideo . . . . .	..	175-180	80-170	170-160	155	150-162	165	175
Montserrat . . . . .	..	175-180	180-170	170-160	155	150-162	165	175
Antonio Lopez . . . . .	..	..	..	170-160	155	150-162	165	175
<i>White Star Line</i>								
Cedric . . . . .	..	..	..	..	175	175	190	200
Cretic . . . . .	..	..	..	190-185	180	175-187	190	200
Finland . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	200

(1) Vedasi la nota (1) a pag. 50.

(a) Nolo provvisorio consentito nel corso del quadrimestre.

Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1909	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1909	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1909	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1909	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1909.	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1909.
---	---	---	---	--	--

PIROSCAFI

ati Uniti.

poli a Nuova York).

						<i>Norddeutscher Lloyd.</i>
..	..	..	230	210	210	Berlin.
20	200	200	220	200	200	Kaiser W. der Grösse.
20	200	200	220	200	200	Friedrich der Grosse.
20	200	200	220	200	200	Königin Luise.
20	200	200	220	200	200	König Albert.
20	200	200	220	200	200	Prinzess Irene.
20	200	200	220	200	200	Barbarossa.
215	195	195	215	195	195	Neckar.
						<i>Comp.ia Transatlantica di Barcellona.</i>
185	175	175	185	175	175	Manuel Calvo.
185	175	175	185	175	175	P. de Sattrustegui.
185	175	175	185	175	175	Montevideo.
185	175	175	185	175	175	Montserrat.
185	175	175	185	175	175	Antonio Lopez.
						<i>White Star Line.</i>
250	200	200	250	200	200	Cedric.
230	200	200	230	200	200	Cretic.
230	200	200	230	200	200	Finland.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per l'anno 1904	Noli massimi per l'anno 1905	Noli massimi per l'anno 1906	Noli massimi per l'anno 1907	Noli massimi per l'anno 1908	Noli massimi per il 1° quadrim. 1909 (1)
(segue) Linea degli (Da Genova o da								
<i>Lloyd Italiano.</i>								
Florida	180	175-187	190	200
Mendoza	180	175-187	190	200
Indiana	175-180	175-187	190	200
Luisiana	180	175-187	190	200
Cordova	180	175-187	190	200
Virginia	175	175-187	190	200
<i>Italia (a).</i>								
Ancona	190-200	210
Verona	(b) 190	210
Taormina	(c) 190	200
Sienna	170	165	170-182	185	185
Bologna	170	165	170-182	185	185
Ravenna	170-165	160	165-177	180	190
Toscana	170-165	160	165-177	180	190
<i>Anchor Line.</i>								
Italia	185-175	175-170	165	160-172	175	185
Perugia	165-160	160-175	175-168	168-163	158	153-165	168	178
Calabria	165-160	160-175	175-168	168-163	158-155	153-165	168	178
<i>Hambur -Amerika Linie.</i>								
Deutschland	180	175	190	200
Moltke	180	175-187	190	200
Hamburg	180	175-187	190	200
Bulgaria	170	160-172	175-170	175
Batavia	167	170-165	175

(1) Vedasi la nota (1) a pag. 50.

(a) Gli stessi noli anche per Filadelfia.

(b) Nolo provvisorio consentito nel corso del secondo e terzo quadrimestre 1908.

(c) Nolo provvisorio consentito nel corso del terzo quadrimestre 1908.

(d) Nolo provvisorio.

Noli proposti dal vettore il 2° quadrimestre 1909	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1906.	Noli approvati dal Com- missariato o stabiliti dal Ministro degli Aff. Esteri per il 2° quadrimest. 1909	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1909	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1909.	Noli approvati dal Com- missariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadri- mestre 1909.	PIROSCAFI
--	--	---	---	--	--	-----------

ati Uniti.
oli a Nuova York).

						<i>Lloyd Italiano.</i>
225	200	200	225	200	200	Florida.
225	200	200	225	200	200	Mendoza.
225	200	200	225	200	200	Indiana.
225	200	200	225	200	200	Luisiana.
225	200	200	225	200	200	Cordova.
225	200	200	225	200	200	Virginia.
						<i>Italia (a).</i>
240	210	210	240	210	210	Ancona.
240	210	210	240	210	210	Verona.
240	200	200	240	210	210	Taormina.
220	195	195	220	195	195	Siena.
220	195	195	220	195	195	Bologna.
210	190	190	210	190	190	Ravenna.
210	190	190	210	190	190	Toscana.
						<i>Anchor Line.</i>
205	185	185	205	185	185	Italia.
198	178	178	198	178	178	Perugia.
198	178	178	198	178	178	Calabria.
						<i>Hambur-Ame rika Line.</i>
250	200	200	250	200	200	Deutschland.
240	200	200	240	200	200	Moltke.
240	200	200	240	200	200	Hamburg.
215	175	175	215	175	175	Bulgaria.
215	175	175	215	175	175	Batavia.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per l'anno 1904	Noli massimi per l'anno 1905	Noli massimi per l'anno 1906	Noli massimi per l'anno 1907	Noli massimi per l'anno 1908	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1909 (1)
-----------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---

(segue) Linea degli
(Da Genova o da

<i>Unione Austriaca di Navigazione.</i>								
Sofia Hohenberg . .	..	..	..	..	150	145-157	160	..
Francesca . . . . .	..	..	..	..	150	145-157	160	..
<i>Lloyd Sabauda.</i>								
Tomaso di Savoia . .	..	..	..	..	..	..	200	210
Principe di Udine . .	..	..	..	..	..	..	190-200	210
Re d'Italia . . . . .	..	..	..	..	..	(a) 182	190	200
Principe di Piemonte.	..	..	..	..	..	(a) 182	185-190	200
Regina d'Italia . . .	..	..	..	..	..	(a) 182	185	195
<i>Siculo-Americana.</i>								
San Giorgio . . . . .	..	..	..	..	..	182	185	200
San Giovanni . . . .	..	..	..	..	..	182	185	195

(1) Vedasi la nota (1) a pag. 50.

(a) Nolo provvisorio consentito pel terzo quadrimestre 1907.

Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimest. 1909	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1909	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1909	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1909	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1909.	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1909.	PIROSCAFI
--	---	---	---	--	--	-----------

Stati Uniti.

(Napoli a Nuova York).

						<i>Unione Austriaca di Navigazione.</i>
190	170	*170	..	..	..	Sofia Hohenberg.
190	170	*170	..	..	..	Francesca.
						<i>Lloyd Sabauda.</i>
235	210	210	235	210	210	Tomaso di Savoia.
235	210	210	235	210	210	Principe di Udine.
225	200	200	225	200	200	Re d'Italia.
225	200	200	225	200	200	Principe di Piemonte.
220	195	195	220	195	195	Regina d'Italia.
						<i>Siculo-Americana.</i>
200	200	200	210	200	200	San Giorgio.
200	195	195	210	195	195	San Giovanni.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per l'anno 1904	Noli massimi per l'anno 1905	Noli massimi per l'anno 1906	Noli massimi per l'anno 1907	Noli massimi per l'anno 1908	Noli massimi per il 1° quadrime. 1909 (1)
-----------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	--

(segue) **Linea degli**
 (Dall'Italia a

<i>Navigazione Generale Italiana.</i>								
Re Vittorio . . . . .	..	..	..	..	..	..	225	23
Regina Elena . . . . .	..	..	..	..	..	..	225	23
Duca degli Abruzzi . . . . .	..	..	..	..	..	..	225	23
Duca di Genova . . . . .	..	..	..	..	..	..	(a) 215	(a) 25
Umbria . . . . .	..	..	215	215-210	205	200-212	215	25
Sicilia . . . . .	..	..	215	215-210	205	200-212	215	25
Sardegna . . . . .	..	..	215	215-210	205	200-212	215	25
Liguria . . . . .	..	..	215	215-210	205	200-212	215	25
Lombardia . . . . .	..	..	215	215-210	205	200-212	215	25
Lazio . . . . .	..	..	..	..	200	195-207	210	20
Sannio . . . . .	..	..	..	..	200	195-207	210	20
Campania . . . . .	..	..	..	..	..	195-207	210	20
<i>La Veloce.</i>								
America . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..
Europa . . . . .	..	..	..	..	..	212	215	25
Italia . . . . .	..	..	..	..	205	200-212	215	25
Brasile . . . . .	..	..	..	..	205	200-212	215	25
Argentina . . . . .	..	..	..	..	205	200-212	215	25
Savoia . . . . .	..	..	..	..	205	200-212	215	25
Città di Milano . . . . .	..	..	..	..	180	178-190	198	20
Città di Torino . . . . .	..	..	..	..	180	178-190	198	20

(1) Vedasi la nota (1) a pag. 50.

(a) Nolo provvisorio.

Noli proposti dai vettori per il 5° quadrimestre 1909	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1909	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1909	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1909	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1909.	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1909.	PIROSCAFI
---	---	---	---	--	--	-----------

Stati Uniti.

(Nuova Orleans).

						<i>Navigazione Generale Italiana.</i>
..	..	..	..	..	..	Re Vittorio.
..	..	..	..	..	..	Regina Elena.
255	235	235	255	235	235	Duca degli Abruzzi.
255	235	235	255	235	235	Duca di Genova.
..	..	..	..	..	..	Umbria.
..	..	..	..	..	..	Sicilia.
..	..	..	..	..	..	Sardegna.
245	225	225	245	225	225	Liguria.
245	225	225	245	225	225	Lombardia.
240	220	220	240	220	220	Lazio.
240	220	220	240	220	220	Sannio.
240	220	220	240	220	220	Campania.
						<i>La Veloce.</i>
..	..	..	270	235	235	America.
230	225	225	230	225	225	Europa.
250	225	225	250	225	225	Italia.
250	225	225	250	225	225	Brasile.
250	225	225	250	225	225	Argentina.
250	225	225	250	225	225	Savoia.
230	203	203	230	203	203	Città di Milano.
230	203	203	230	203	203	Città di Torino.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per l'anno 1904	Noli massimi per l'anno 1905	Noli massimi per l'anno 1906	Noli massimi per l'anno 1907	Noli massimi per l'anno 1908	Noli massimi per il 3° quadrante, mese (1)
-----------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---

(segue) **Linea degli**
(Dall'Italia)

<i>Lloyd Italiano.</i>								
Florida . . . . .	..	..	..	..	205	200-212	215	25
Mendoza . . . . .	..	..	..	..	205	200-212	215	25
Indiana . . . . .	..	..	..	..	205	200-212	215	25
Luisiana . . . . .	..	..	..	..	205	200-212	215	25
Cordova . . . . .	..	..	..	..	205	200-212	215	25
Virginia . . . . .	..	..	..	..	200	200-212	215	25
<i>Italia.</i>								
Ancona . . . . .	..	..	..	..	..	..	225	25
Verona . . . . .	..	..	..	..	..	..	225 (a)	25
Taormina . . . . .	..	..	..	..	..	..	215	25
Siena . . . . .	..	..	..	..	..	..	210	20
Bologna . . . . .	..	..	..	..	..	..	210	20
Ravenna . . . . .	..	..	..	..	..	..	205	215
Toscana . . . . .	..	..	..	..	..	..	205	215
<i>Anglo-Italiana.</i>								
Italia . . . . .	..	..	..	..	190	185-197	200	20
Perugia . . . . .	..	..	..	..	185	180-192	195	25
Calabria . . . . .	..	..	..	..	185-180	180-192	195	25
<i>Unione Austriaca di Navigazione.</i>								
Sofia Hohenberg . . . . .	..	..	..	..	175	170-182	185	..
Francesca . . . . .	..	..	..	..	175	170-182	185	..

(1) Vedasi la nota (1) a pag. 50.

(a) Nolo provvisorio.

Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1909	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1909	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1909	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1909	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1909	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1909	PIROSCAFI

di Uniti.

(di Orleans).

						<i>Lloyd Italiano.</i>
250	225	225	250	225	225	Florida.
250	225	225	250	225	225	Mendoza.
250	225	225	250	225	225	Indiana.
250	225	225	250	225	225	Luisiana.
250	225	225	250	225	225	Cordova.
250	225	225	250	225	225	Virginia.
						<i>Italia.</i>
250	235	235	250	235	235	Ancona.
250	235	235	250	235	235	Verona.
250	225	225	250	235	235	Taormina.
230	220	220	230	220	220	Siena.
230	220	220	230	220	220	Bologna.
220	215	215	220	215	215	Ravenna.
220	215	215	220	215	215	Toscana.
						<i>Anglo-Italiana.</i>
230	210	210	230	210	210	Italia.
225	205	205	225	205	205	Perugia.
225	205	205	225	205	205	Calabria.
						<i>Unione Austriaca di Navigazione.</i>
215	195	*195	..	..	..	Sofia Hohenberg.
215	195	*195	..	..	..	Francesca.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1992	Noli massimi per l'anno 1993	Noli massimi per l'anno 1994	Noli massimi per l'anno 1995	Noli massimi per l'anno 1996	Noli massimi per l'anno 1997	Noli massimi per l'anno 1998	Noli massimi per il 1° quadrime. 1999 (1)

(segue) Linea degli

(Da Genova o da

<i>White Star Line.</i>								
Celtic . . . . .	..	..	..	..	..	..	190	200
Romanic . . . . .	..	..	200-190	190-185	180	175-187	190	200
Canopic . . . . .	..	..	200-190	190-185	180	175-187	190	200

(Dall' Havre a

<i>Compagnie Générale Transatlantique.</i>								
La Provence . . . . .	..	..	..	..	145-150	(a) 175-187	(a) 190	(a) 200
La Lorraine	150-148	150-155	155-148	148-145	145-150	(a) 175-187	(a) 190	(a) 200
La Savoie	150-148	150-155	155-148	148-145	145-150	(a) 175-187	(a) 190	(a) 200
La Touraine	150-148	150-155	155-148	148-145	140-145	(a) 170-182	(a) 185	(a) 195
Chicago . . . . .	..	..	..	..	..	..	(a) 185	(a) 195

Vedasi la nota (1) a pag. 50.

(a) Compreso il viaggio ferroviario da Modane all'Havre, e sotto l'osservanza delle norme speciali.

Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1909.	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1909.	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1909.	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1909.	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1909.	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1909.	PIROSCAFI
--	--	--	--	--	--	-----------

ati Uniti.

epoli a Boston).

						<i>White Str Line.</i>
200	200	200	250	200	200	Celtic.
200	200	200	230	200	200	Romanic.
200	200	200	230	200	200	Canopic.

va York).

						<i>Companie Générale Transatlantique.</i>
(a) 240	(a) 200	(a) 200	(a) 230	(a) 200	(a) 200	La Provence.
(a) 240	(a) 200	(a) 200	(a) 230	(a) 200	(a) 200	La Lorraine.
(a) 240	(a) 200	(a) 200	(a) 230	(a) 200	(a) 200	La Savoie.
(a) 235	(a) 195	(a) 195	(a) 225	(a) 195	(a) 195	La Touraine.
(a) 235	(a) 195	(a) 195	(a) 225	(a) 195	(a) 195	Chicago.

ilitate per la Compagnia.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per l'anno 1904	Noli massimi per l'anno 1905	Noli massimi per l'anno 1906	Noli massimi per l'anno 1907	Noli massimi per l'anno 1908	Noli massimi per il 4° quadrante, 1909
-----------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---

Linea del
(Da Genova o da Napoli)

<i>Navigazione Generale Italiana.</i>								
Re Vittorio . . . . .	..	..	..	..	..	..	184-195	185
Regina Elena . . . . .	..	..	..	..	..	..	184-195	185
Principe Umberto . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..
Duca degli Abruzzi . . . . .	..	..	..	..	..	..	184-195	185
Duca di Genova . . . . .	..	..	..	..	..	..	(a) 184	184
Umbria . . . . .	..	180	180	180	178	178	184	184
Sicilia . . . . .	..	180	180	180	178	178	184	184
Sardegna . . . . .	..	180	180	180	178	178	184	184
Liguria . . . . .	..	180	180	180	178	178	184	184
Lombardia . . . . .	..	180	180	180	178	178	184	184
Lazio . . . . .	..	..	..	..	173	173	179	179
Sannio . . . . .	..	..	..	..	173	173	179	179
Campania . . . . .	..	..	..	..	173	173	179	179
<i>La Veloce.</i>								
America . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..
Europa . . . . .	..	..	..	..	..	178	184	184
Italia . . . . .	..	..	..	180	178	178	184	184
Brasile . . . . .	..	..	..	..	178	178	184	184
Argentina . . . . .	..	..	..	..	178	178	184	184
Savoia	160	180	180	180	178	178	184	184
Città di Milano	160	165	165	165	163-156	156	162	162
Città di Torino	160	165	165	165	163-156	156	162	162

(a) Nolo provvisorio.

Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1909	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1909	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1909	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1909	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1909	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1909	PIROSCAFI
--	---	---	---	---	---	-----------

Brasile.
(da Janeiro e Santos).

						<i>Navigazione Generale Italiana.</i>
235	195	195	235	200	200	Re Vittorio.
235	195	195	235	200	200	Regina Elena.
..	..	..	235	200	200	Principe Umberto.
..	..	..	..	..	..	Duca degli Abruzzi.
..	..	..	..	..	..	Duca di Genova.
210	184	184	210	189	189	Umbria.
210	184	184	210	189	189	Sicilia.
210	184	184	210	189	189	Sardegna.
210	184	184	210	189	189	Liguria.
210	184	184	210	189	189	Lombardia.
205	179	179	205	184	184	Lazio.
205	179	179	205	184	184	Sannio.
205	179	179	205	184	184	Campania.
						<i>La Veloce.</i>
..	..	..	235	200	200	America.
221	184	184	221	189	189	Europa.
211	184	184	211	189	189	Italia.
211	184	184	211	189	189	Brasile.
211	184	184	211	189	189	Argentina.
211	184	184	211	189	189	Savoia.
189	162	162	189	167	167	Città di Milano.
189	162	162	189	167	167	Città di Torino.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per l'anno 1904	Noli massimi per l'anno 1905	Noli massimi per l'anno 1906	Noli massimi per l'anno 1907	Noli massimi per l'anno 1908	Noli massimi per il 1° quadrime. 1909
-----------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	--

(segue) Linea del
(Da Genova o da Napoli)

<i>Transports maritimes à vapeur.</i>								
Paraná . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	179
Plata . . . . .	..	..	..	..	..	..	179	179
Pampa . . . . .	..	..	..	..	173	173	179	179
Formosa . . . . .	..	..	..	..	173	173	179	179
Espagne	160	165	165	165-160	158	158	164	164
Italie	160	165	165	165-160	158	158	164	164
Algérie . . . . .	..	165	165	165-160	158-153	158	164	164
France . . . . .	..	..	165	165-160	158-153	158	164	164
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>								
Re Umberto	160	160-165	165	165-163	160	160	166	166
Rio Amazonas	160	160-165	165	165-163	160	158	164	164
Minas	160	..	165	165-163	160	158	164	164
<i>Italia.</i>								
Ancona . . . . .	..	..	..	..	..	..	195 (a)	195
Verona . . . . .	..	..	..	..	..	..	184 (a)	195 (b)
Taormina . . . . .	..	..	..	..	..	..	184	184
Siena . . . . .	..	..	..	175	173	173	179	179
Bologna . . . . .	..	..	..	175	173	173	179	179
Ravenna . . . . .	..	165	170	170	168	168	174	174
Toscana . . . . .	..	165	170	170	168	168	174	174

(a) Nolo provvisorio consentito nel corso del terzo quadrimestre 1908.

(b) Nolo provvisorio.

Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1909	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1909	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1909	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1909	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1909.	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1909.	PIROSCAFI

sile.

de Janeiro e Santos).

						<i>Transports maritimes à vapeur.</i>
180	179	*179	189	184	*184	Paraná.
189	179	*179	189	184	*184	Plata.
189	179	*179	189	184	*184	Pampa.
189	179	*179	189	184	*184	Formosa.
174	164	*164	174	169	*169	Espagne.
174	164	*164	174	169	*169	Italie.
174	164	*164	174	169	*169	Algérie.
174	164	*164	174	169	*169	France.
						<i>La Liguré-Brasiliiana.</i>
180	166	166	180	171	171	Re Umberto.
178	164	164	178	169	169	Rio Amazonas.
178	164	164	178	169	169	Minas.
						<i>Italia.</i>
225	195	195	225	200	200	Ancona.
225	195	195	225	200	200	Verona.
225	184	184	225	200	200	Taormina.
200	179	179	200	184	184	Siena.
200	179	179	200	184	184	Bologna.
195	174	174	195	179	179	Ravenna.
195	174	174	195	179	179	Toscana.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per l'anno 1904	Noli massimi per l'anno 1905	Noli massimi per l'anno 1906	Noli massimi per l'anno 1907	Noli massimi per l'anno 1908	Noli massimi per il 1° quadrime. 1909
-----------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	--

(segue) Linea del

(Da Genova o da Napoli a

<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>								
Moltke . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	184
Hamburg . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	184
Bulgaria . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	190
Batavia. . . . .	..	..	..	..	..	..	..	160
<i>Lloyd Italiano.</i>								
Principessa Mafalda . .	..	..	..	..	..	..	..	..
Florida . . . . .	..	..	..	..	175-178	178	184	184
Mendoza . . . . .	..	..	..	..	175-178	178	184	184
Indiana. . . . .	..	..	..	..	175-178	178	184	184
Luisiana . . . . .	..	..	..	..	178	178	184	184
Cordova . . . . .	..	..	..	..	178	178	184	184
Virginia . . . . .	..	..	..	..	178	178	184	184
<i>Lloyd Sabauda.</i>								
Tomaso di Savoia . .	..	..	..	..	..	..	195	195
Principe di Udine . .	..	..	..	..	..	..	184-195	195
Re d'Italia . . . . .	..	..	..	..	..	..	184	184
Principe di Piemonte.	..	..	..	..	..	..	170-184	184
Regina d'Italia . . .	..	..	..	..	..	..	179	179
<i>Unione Austriaca di Navigazione</i>								
Sofia Hohenberg . .	..	..	..	..	..	..	155	..
Francesca . . . . .	..	..	..	..	..	..	155	..

(a) Nolo provvisorio.

Noli proposti dai vettori
per il 2° quadrimestre 1909

Noli che il Commissariato
avrebbe approvato per
il 2° quadrimestre 1909

Noli approvati dal Com-
missariato o stabiliti dal
Ministro degli Affari
Esterni per il 2° quadri-
mestri 1909

Noli proposti dai vettori
per
il 3° quadrimestre 1909

Noli che il Commissariato
avrebbe approvato per
il 3° quadrimestre 1909.

Noli approvati dal Com-
missariato o stabiliti dal
Ministro degli Affari
Esterni per il 3° quadri-
mestri 1909.

PIROSCAFI

Brasile.

Rio de Janeiro e Santos).

						<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>
220	184	184	220	189	189	Moltke.
220	184	184	220	189	189	Hamburg.
185	160	160	185	165	165	Bulgaria.
185	160	160	185	165	165	Batavia.
						<i>Lloyd Italiano.</i>
..	..	..	245	200	200	Principessa Mafalda.
208	184	184	208	189	189	Florida.
208	184	184	208	189	189	Mendoza.
208	184	184	208	189	189	Indiana.
208	184	184	208	189	189	Luisiana.
208	184	184	208	189	189	Cordova.
208	184	184	208	189	189	Virginia.
						<i>Lloyd Sabauda.</i>
220	195	195	220	200	200	Tomaso di Savoia.
220	195	195	220	200	200	Principe di Udine.
209	184	184	209	189	189	Re d'Italia.
209	184	184	209	189	189	Principe di Piemonte.
204	179	179	204	184	184	Regina d'Italia.
						<i>Unione Austriaca di Navigazione.</i>
170	155	*155	..	..	..	Sofia Hohenberg.
170	155	*155	..	..	..	Francesca.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per l'anno 1904	Noli massimi per l'anno 1905	Noli massimi per l'anno 1906	Noli massimi per l'anno 1907	Noli massimi per l'anno 1908	Noli massimi per il 1° trimestre 1909
-----------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---

Linea del

(Da Genova o da Napoli a

<i>Navigazione Generale Italiana.</i>								
Re Vittorio . . . . .	..	..	..	..	..	..	196-210	20
Regina Elena . . . . .	..	..	..	..	..	..	196-210	20
Principe Umberto . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..
Duca degli Abruzzi . . . . .	..	..	..	..	..	..	210	20
Duca di Genova . . . . .	..	..	..	..	..	..	(a) 196	19
Umbria . . . . .	..	200	200	200-195	190	190	196	19
Sicilia . . . . .	..	200	200	200-195	190	190	196	19
Sardegna . . . . .	..	200	200	200-195	190	190	196	19
Liguria . . . . .	..	200	200	200-195	190	190	196	19
Lombardia . . . . .	..	200	200	200-195	190	190	196	19
Lazio . . . . .	..	..	..	..	185	185	191	19
Sannio . . . . .	..	..	..	..	185	185	191	19
Campania . . . . .	..	..	..	..	180	185	191	19

(a) Nolo provvisorio consentito nel corso del terzo quadrimestre 1908.

(b) Nolo provvisorio.

Noli proposti dai vettori
per il 2° quadrimestre 1909

Noli che il Commissariato
avrebbe approvato per
il 2° quadrimestre 1909

Noli approvati dal Com-
missariato o stabiliti dal
Ministro degli Affari
Esteri per il 2° quadri-
mestre 1909

Noli proposti dai vettori
per
il 3° quadrimestre 1909

Noli che il Commissariato
avrebbe approvato per
il 3° quadrimestre 1909.

Noli approvati dal Com-
missariato o stabiliti dal
Ministro degli Affari
Esteri per il 3° quadri-
mestre 1909.

PIROSCAFI

Plata.

(Montevideo e Buenos Aires).

						<i>Navigazione Generale Italiana</i>
350	210	210	250	215	215	Re Vittorio.
350	210	210	250	215	215	Regina Elena.
..	..	..	250	215	215	Principe Umberto.
..	..	..	..	..	..	Duca degli Abruzzi.
..	..	..	..	..	..	Duca di Genova.
222	196	196	222	201	201	Umbria.
222	196	196	222	201	201	Sicilia.
222	196	196	222	201	201	Sardegna.
222	196	196	222	201	201	Liguria.
222	196	196	222	201	201	Lombardia.
215	191	191	215	196	196	Lazio.
215	191	191	215	196	196	Sannio.
215	191	191	215	196	196	Campania.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per l'anno 1904	Noli massimi per l'anno 1905	Noli massimi per l'anno 1906	Noli massimi per l'anno 1907	Noli massimi per l'anno 1908	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1908
-----------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---

(segue) Linea del

(Da Genova o da Napoli)

<i>La Veloce.</i>								
America . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..
Europa . . . . .	..	..	..	..	..	190	196	196
Italia . . . . .	..	..	..	195	190	190	196	196
Brasile . . . . .	..	..	..	..	190	190	196	196
Argentina . . . . .	..	..	..	..	190	190	196	196
Savoia	185	200	200	200-195	190	190	196	196
Città di Milano . . .	170	185-180	180	180-175	170	170	176	176
Città di Torino . . .	170	185-180	180	180-175	170	170	176	176
<i>Italia.</i>								
Ancona . . . . .	.	..	..	..	..	..	210	210
Verona . . . . .	..	..	..	..	..	..	(a) 196	210
Taormina . . . . .	..	..	..	..	..	..	(a) 196	(b) 196
Siena . . . . .	..	..	..	185	180	180	191	191
Bologna . . . . .	..	..	..	185	180	180	191	191
Ravenna	170-175	185	185	185-180	175	175	181	181
Toscana	170-175	185	185	185-180	175	175	181	181

(a) Nolo provvisorio consentito nel corso del terzo quadrimestre 1908.

(b) Nolo provvisorio.

Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1969.

Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1969.

Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1969.

Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1969.

Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1969.

Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1969.

PIROSCAFI

Plata.

(Montevideo e Buenos Aires).

						<i>La Veloce:</i>
..	..	..	250	215	215	America.
300	196	196	230	201	201	Europa.
220	196	196	220	201	201	Italia.
220	196	196	220	201	201	Brasile.
220	196	196	220	201	201	Argentina.
220	196	196	220	201	201	Savoia.
300	176	176	200	181	181	Città di Milano.
300	176	176	200	181	181	Città di Torino.
						<i>Italia.</i>
240	210	210	240	215	215	Ancona.
240	210	210	240	215	215	Verona.
240	196	196	240	215	215	Taormina.
210	191	191	210	196	196	Siena.
210	191	191	210	196	196	Bologna.
205	181	181	205	186	186	Ravenna.
205	181	181	205	186	186	Toscana.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per l'anno 1904	Noli massimi per l'anno 1905	Noli massimi per l'anno 1906	Noli massimi per l'anno 1907	Noli massimi per l'anno 1908	Noli massimi per il 1° quadrim. 1909
-----------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---

(segue) Linea del

(Da Genova o da Napoli a

<i>La Ligure-Brasiliana.</i>								
Re Umberto . . . . .	..	..	170	170-168	165-162	162	168	168
Rio Amazonas . . . . .	..	..	170	170-168	165-162	160	166	166
Minas . . . . .	..	..	180-170	170-168	165-162	160	166	166
<i>Unione Austriaca di Navigazione.</i>								
Sofia Hohenberg . . . . .	..	..	..	..	160	160	166	..
Francesca . . . . .	..	..	..	..	160	160	166	..
<i>Transports maritimes à vapeur.</i>								
Paraná . . . . .	..	..	..	..	..	..	(a) 186	191
Plata . . . . .	..	..	..	..	..	180	191	191
Pampa . . . . .	..	..	..	..	180	185	191	191
Formosa . . . . .	..	..	..	..	180	185	191	191
Espagne	170	180	180	180-170	165	165	171	171
Italie	170	180	180	180-170	165	165	171	171
Algérie . . . . .	..	180	180	180-170	165-160	165	171	171
France . . . . .	..	180	180	180-170	165-160	165	171	171
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>								
Moltke . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	196
Hamburg . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	196 (b)
Bulgaria . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	171
Batavia . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	171

(a) Nolo provvisorio consentito nel corso del secondo e terzo quadrimestre 1905.

(b) Nolo provvisorio.

Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1909

Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1909

Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1909

Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1909

Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1909.

Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1909.

PIROSCAFI

ala.

tevideo e Buenos Aires).

						<i>La Ligure-Brasiliana.</i>
182	168	168	182	173	173	Re Umberto.
180	166	166	180	171	171	Rio Amazonas.
180	166	166	180	171	171	Minas.
						<i>Unione Austriaca di Navigazione.</i>
185	166	*166	..	..	..	Sofia Hohenberg.
185	166	*166	..	..	..	Francesca.
						<i>Transports maritimes à vapeur.</i>
201	191	*191	201	191	*191	Paranà.
201	191	*191	201	191	*191	Plata.
201	191	*191	201	191	*191	Pampa.
201	191	*191	201	191	*191	Formosa.
181	171	*171	181	171	*171	Espagne.
181	171	*171	181	171	*171	Italie.
181	171	*171	181	171	*171	Algérie.
181	171	*171	181	171	*171	France.
						<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>
200	196	196	200	201	201	Moltke.
200	196	196	200	201	201	Hamburg.
200	171	171	200	176	176	Bulgaria.
200	171	171	200	176	176	Batavia.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per l'anno 1904	Noli massimi per l'anno 1905	Noli massimi per l'anno 1906	Noli massimi per l'anno 1907	Noli massimi per l'anno 1908	Noli massimi per il 4° quadrante, 1909
-----------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---

(segue) **Linea del**
(Da Genova o da Napoli a

Compagnia Transatlantica di Barcellona.

Manuel Calvo . . . . .	. . .	180-185	185	185-175	170	170	176	178
P. de Satrustegui	170	180-185	185	185-175	170	170	176	178
Montevideo . . . . .	. . .	180-185	185	185-175	170	170	176	178
Montserrat . . . . .	. . .	180-185	185	185-175	170	170	176	178
Antonio Lopez . . . . .	. . .	. . .	. . .	185-175	170	170	176	178

Lloyd Italiano.

Principessa Mafalda . . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Florida . . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	190	190	196	198
Mendoza . . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	190	190	196	198
Indiana . . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	185-190	190	196	198
Luisiana . . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	190	190	196	198
Cordova . . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	190	190	196	198
Virginia . . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	185	190	196	198

Lloyd Sabauda.

Tomaso di Savoia . . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	190	196-210	210
Principe di Udine . . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	196-210	210
Re d'Italia . . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	196	198
Principe di Piemonte . . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	191-196	198
Regina d'Italia . . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	185	191	198

Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1909.

Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1909

Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1909

Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1909.

Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1909.

PIROSCAFI

Montevideo e Buenos Aires).

						<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>
186	176	176	186	181	181	Manuel Calvo.
186	176	176	186	181	181	P. de Satrustegui.
186	176	176	186	181	181	Montevideo.
186	176	176	186	181	181	Monserrat.
186	176	176	186	181	181	Antonio Lopez.
						<i>Lloyd Italiano.</i>
			200	215	215	Principessa Mafalda.
20	196	196	220	201	201	Florida.
20	196	196	220	201	201	Mendoza.
20	196	196	220	201	201	Indiana.
20	196	196	220	201	201	Luisiana.
20	196	196	220	201	201	Cordova.
20	196	196	220	201	201	Virginia.
						<i>Lloyd Sabauda.</i>
25	210	210	245	215	215	Tomaso di Savoia.
25	210	210	245	215	215	Principe di Udine.
20	196	196	230	201	201	Re d'Italia.
20	196	196	230	201	201	Principe di Piemonte.
25	191	191	225	196	196	Regina d'Italia.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per l'anno 1904	Noli massimi per l'anno 1905	Noli massimi per l'anno 1906	Noli massimi per l'anno 1907	Noli massimi per l'anno 1908	Noli massimi per il 3° quadrante 1909
<i>La Veloce (a).</i>								
America
Europa	200	200	200
Italia	205	200	200	200	200
Brasile	200	200	200	200
Argentina	200	200	200	200
Savoia	200	200	200-205	200	200	200	200
Città di Milano	200-195	195	195	195	195	195	195
Città di Torino	200-195	195	195	195	195	195	195

(a) Dall'Italia per Trinidad, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Sabanilla e Puerto Lima per gli altri porti del Centro America, compresa però nel nolo la tassa di sbarco imposta dal

Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1909.	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1909.	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1909.	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1909.	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1909.	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1909.	PIROSCAFI
--	--	--	--	--	--	-----------

Centro America.

						<i>La Veloce (a).</i>
.	.	.	235	200	200	America.
245	200	200	245	200	200	Europa.
235	200	200	235	200	200	Italia.
235	200	200	235	200	200	Brasile.
235	200	200	235	200	200	Argentina.
235	200	200	235	200	200	Savoia.
230	195	195	230	195	195	Città di Milano.
230	195	195	230	195	195	Città di Torino.

Per la destinazione di Colon si consenti per tutti i piroscafi nolo superiore di 5 lire a quelli indicati Repubblica di Panama.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per l'anno 1904	Noli massimi per l'anno 1905	Noli massimi per l'anno 1906	Noli massimi per l'anno 1907	Noli massimi per l'anno 1908	Noli massimi per il 1° quadrim. 1909
-----------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---

(segue) Linea del

<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>								
Manuel Calvo . . . . .	..	(a) 195	(b) 195	(c) (d) 195-190	(d) 190	(e) 190	(f) 190	(f) 190
P. de Satrustegni . . . . .	..	(a) 195	(b) 195	(c) (d) 195-190	(d) 190	(e) 190	(f) 190	(f) 190
Montevideo. . . . .	..	(a) 195	(b) 195	(c) (d) 195-190	(d) 190	(e) 190	(f) 190	(f) 190
Montserrat. . . . .	..	(a) 195	(b) 195	(c) (d) 195-190	(d) 190	(e) 190	(f) 190	(f) 190
Antonio Lopez . . . . .	..	..	..	(c) (d) 195-190	(d) 190	(e) 190	(f) 190	(f) 190

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

(b) Dall'Italia per Puertorico e Habana. Il nolo fu fissato in lire 200 per Puerto Limon, Colon, sbordo ad Habana.

(c) Dall'Italia per Puertorico e Habana. Lire 200 per Puerto Limon, Sabanilla, Puerto Cabello, Habana.

(d) Dall'Italia per Puertorico e Habana. Lire 195 per Puerto Limon, Sabanilla, Puerto Cabello, Habana.

(e) Dall'Italia per Puertorico. Lire 195 per Puerto Limon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e ad Habana. Questi prezzi furono stabiliti a cominciare dal 2° quadrimestre 1907, mentre pel 1° quadrimestre 1907.

(f) Dall'Italia per Puertorico. Lire 195 per Puerto Limon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e sbordo ad Habana.

(g) Tali noli furono proposti per Puertorico. La Società propose inoltre lire 205 per Puerto e per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad Habana, lire 250.

Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1909	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1909.	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1909.	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1909	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1909.	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1909.	PIROSCAFI
---	--	--	---	--	--	-----------

Centro America.

						<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>
(g) 200	(f) 190	(f) 190	(g) 200	(f) 190	(f) 190	Manuel Calvo.
(g) 200	(f) 190	(f) 190	(g) 200	(f) 190	(f) 190	P. de Satrustegui.
(g) 200	(f) 190	(f) 190	(g) 200	(f) 190	(f) 190	Montevideo.
(g) 200	(f) 190	(f) 190	(g) 200	(f) 190	(f) 190	Montserrat.
(g) 200	(f) 190	(f) 190	(g) 200	(f) 190	(f) 190	Antonio Lopez.

Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra.

Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra, e in lire 220 per Vera Cruz, con immediato tra-

curaçao e la Guayra; lire 205 per Colon, e lire 220 per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad

curaçao e La Guayra; lire 200 per Colon, e lire 215 per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad

La Guayra; lire 200 per Colon; lire 220 per Habana e lire 240 per Vera Cruz, con immediato trasbordo
 semestre si mantennero i noli fissati per l'anno precedente.

La Guayra; lire 200 per Colon; lire 220 per Habana e lire 240 per Vera Cruz, con immediato tra-

mon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra; per Colon lire 210; per Habana lire 230,

ALLEGATO B.

Noli praticati in alcuni porti esteri
pel trasporto dei passeggeri di 3^a classe (*)
(Marzo-Luglio 1909)

PORTI EUROPEI

Norvegia.

Christiania.

DESTINAZIONI	Pacific Steam Navigation Co.	Hamburg-Amerika Linie	Danske forenede Dampskibsselskab
Montevideo . . . . .	. .	227	. .
Buenos Aires . . . . .	. .	227	. .
Rio de Janeiro . . . . .	. .	214	. .
Santos . . . . .	. .	214	. .
Bahia . . . . .	. .	214	. .
Pernambuco . . . . .	. .	214	. .
Manaos . . . . .	. .	251	. .
Nuova York	217	. .	217
Boston	217	. .	217
St. John (Canada)	180	. .	. .
Quebec	180	. .	. .

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

Inghilterra.

Glasgow.

DESTINAZIONI	Anchor Line		Allan Line	Donaldson Line
	Celeri	Commer- ciali		
Nuova York	(1) 143.75	(1) 137.50	. .	. .
Boston	(1) 143.75	(1) 137.50	. .	. .
Halifax . . . . .	. .	. .	137.50	. .
St. John (Canadà) . . . . .	. .	. .	. .	137.50
Quebec . . . . .	. .	. .	137.50	137.50
Montreal. . . . .	. .	. .	154.70	154.70

Nota. — I viaggi per il Canadà, sospesi nella stagione invernale, sono ripresi nel mese di marzo.
(1) Lire 20 in più per tassa di sbarco pei non cittadini degli Stati Uniti.

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.	188.75 a 195.—	170.— a 176.25	188.75 a 207.50	163.75 a 182.50	157.50	. .	. .	. .	. .	. .
Boston.	182.50	188.75 a 207.50	163.75 a 182.50	157.50	. .	. .	. .	. .	. .
Halifax	137.50	143.75	137.50	143.75	137.50
St. John (Canadà).	143.75	137.50	143.75	137.50
Quebec	137.50 a 143.75	143.75	137.50	143.75	137.50
Montreal.	143.75	137.50	. .	. .

Nota. — Nei suddetti prezzi non è compresa la nuova tassa di sbarco per gli Stati Uniti, e quindi gli emigranti colà diretti devono pagare L. 20 in più.

- (1) La Compagnia fa proseguire i passeggeri per Philadelphia e Baltimora senz'altra spesa
(2) Questa Compagnia non prende che emigranti scandinavi.

Southampton.

DESTINAZIONI	Royal Mail Company	American Line	White Star Line
Montevideo	200 —	. .	. .
Buenos Aires	200 —	. .	. .
Rio de Janeiro	200 —	. .	. .
Santos	200 —	. .	. .
Bahia	200 —	. .	. .
Pernambuco	200 —	. .	. .
La Guayra	300 —	. .	. .
Sabanilla	300 —	. .	. .
Colon	300 —	. .	. .
Nuova York . . . . .	. .	(1) 156.25	156.25 a 162.50 (1)
Boston . . . . .	. .	(1) 156.25	156.25 a 162.50 (1)
Halifax . . . . .	. .	156.25	156.25
Montreal . . . . .	. .	156.25	156.25

(1) Lire 20 in più per tassa di sbarco pei non cittadini degli Stati Uniti.

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 —
Rfo de Janeiro	187.50	. . .	187.50	187.50
Santos	187.50	. . .	187.50	187.50
Bahia.	187.50	. . .	187.50	187.50
Pernambuco	187.50	. . .	187.50	187.50
Belem (Parà)	200 —	. . .	. . .	200 —
Manaos	225 —	. . .	. . .	225 —
La Guayra.	262.50	. . .	. . .	262.50
Puerto Cabello	262.50	. . .	. . .	262.50
Sabanilla	262.50	. . .	. . .	262.50
Colon.	262.50	. . .	. . .	. . .
Vera Cruz	200 —	. . .	. . .	. . .
Avana	200 —	. . .	. . .	. . .
Nuova York	(1)200 —	(1)225 —	(1)212.50	. . .
Boston	162.50	. . .	. . .	. . .
Quebec	213 —	. . .	. . .	. . .
Montreal	200 —	. . .	. . .	. . .

(1) Lire 21.25 in più per tassa di ammissione.

Olanda.
Rotterdam.

DESTINAZIONI	Holland American Line
Nuova York	187 —

Belgio.

Anversa.

DESTINAZIONI	Norddeutscher Lloyd	Hamburg-America Linie (1)	Red Star Line	Cunard Line	Allan Line (2)	Dominion Line	American Line (3)	White Star Line (2)	Holland American Line (4)	Canadian Pacific R.	Chargeurs Réunis & Koninklijke Hollandsche Lloyd
Montevideo.	200	200								202	200
Buenos Aires	200	200								202	200
Pernambuco	200	187.50									
Bahia.	200	187.50									
Rio de Janeiro	200	187.50								190	187.50
Santos	200	187.50								190	187.50
Belem (Parà)		200									
Manaos		225									
La Guayra		262.50									
Puerto Cabello		262.50									
Sabanilla		262.50									
Colon.		262.50									
Vera Cruz		262.50									
Avana	200	262.50									
Nuova York	200	200	200				200	225	202.50		
Nuova Orleans		333									
Boston		216	200	200				225			
Halifax					200	200			202.50		
St. John (Canadà)		162.50	125		200				202.50		
Quebec		162.50	125		200	212.50			202.50		
Montreal		237.50	142.35			212.50					

N. B. - Per le destinazioni degli Stati Uniti, ai prezzi suindicati devono aggiungersi L. 20 in più per tassa d'ammissione.

- (1) Partenza da Amburgo.
 (2) " Liverpool.
 (3) " Southampton.
 (4) " Rotterdam.

Francia.

Havre.

DESTINAZIONI	Compagnie Générale Trans- atlantique	Chargeurs Réunis	Allan Line	Booth Line
Montevideo.	150	. .	. .
Buenos Aires	150	. .	. .
Santos	150	. .	. .
Rio de Janeiro	150	. .	. .
Bahia.	150	. .	. .
Pernambuco	150	. .	. .
Belem (Parà)	200
Manaos	225
Nuova York	200	. .	. .	. .
Halifax	150-175	. .
St. John (Canadà)	150-175	. .
Quebec	150-175	. .
Montreal	150-175	. .

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	Lloyd Royal Hollandais
Montevideo	187.50	200
Buenos Aires.	200 —	200
Rio de Janeiro	187.50	200
Santos	187.50	200
Bahia	187.50	. .
Pernambuco	187.50	. .

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 . . . . .	. .	225	. .
Nuova York . . . . .	. .	150-175	. .

Marsiglia.

DESTINAZIONI	Hamburg Amerika Linie	Transports Maritimes	La Veloce	Compagnie Générale Trans- atlantique
Montevideo	170 —	180	. .	. .
Buenos Aires	170 —	180	. .	. .
Rio de Janeiro	170 —	180	. .	. .
Santos.	170 —	180	. .	. .
Bahia	170 —	. .	. .	. .
Pernambuco.	170 —	. .	. .	. .
Belem (Parà)	275 —	. .	. .	. .
Manaos	295 —	. .	. .	. .
La Guayra	300 —	. .	200	200
Puerto Cabello.	200 —	. .	200	200
Sabanilla.	200 —	. .	. .	200
Colon	200 —	. .	200	200
Vera Cruz	210 —	. .	. .	210
Avana.	210 —	. .	. .	205
Nuova Orleans.	250 —	. .	. .	. .
Nuova York.	230 —	. .	. .	200
Boston.	253.50	. .	. .	. .

Portogallo e Spagna.

Lisbona.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Pacific S. N. C.	Messageries Maritimes	Amburghese Sud-Americana	Hamburg America Linie	Booth Line	Norddeutscher Lloyd	Chargeurs Réunis	Empreza Insulana de Navigação	Koninklijke Hollandsche Lloyd
Montevideo	222.50	202.50	202.50	222.50	207.50	. . . . .	202.50	. . . . .	207.50
Buenos Aires	222.50	202.50	202.50	222.50	207.50	. . . . .	202.50	. . . . .	207.50
Rio de Janeiro.	192.50	207.50	192.50	207.50	207.50	. . . . .	192.50	192.50	207.50
Santos.	192.50	207.50	192.50	207.50	207.50	. . . . .	192.50	192.50	207.50
Bahia	192.50	207.50	192.50	207.50	207.50	. . . . .	192.50	192.50	207.50
Pernambuco.	192.50	207.50	192.50	207.50	207.50	. . . . .	192.50	192.50	207.50
Belem (Parà) . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	172.50	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Manaos . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	202.50	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Nuova York. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	206.25	. . . . .	220.—	

Cadice.

DESTINAZIONI	Compagnia Transatlantica di Barcellona	Amburghese Sud-Americana	Pinillos, Izquierdo & C.	Navigazione Transatlantica Barcellona
Montevideo	135.15	112.60	135.15	126.10
Buenos Aires	135.15	112.60	135.15	126.10
Rio de Janeiro. . . . .	. . . . .	. . . . .	135.15	135.15
Santos. . . . .	. . . . .	. . . . .	135.15	135.15
La Guayra	225.20	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Puerto Cabello.	225.20	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Sabanilla.	225.20	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Colon	225.20	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Vera Cruz	225.20	203.60	. . . . .	. . . . .
Avana.	202.70	181.95	180.18	186.95
Nuova York.	145.95	. . . . .	. . . . .	. . . . .

Nota. — Nei prezzi suindicati è compresa la tassa d'emigrazione.

Barcellona.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Transatlantica di Barcellona	Folch & C.	Pinillos, Izquierdo & C.	Lloyd Italiano	Transports Maritimes	Lloyd Sabaudò
Bucnos Aires	178.60	178.60	178.60	169.65	178.60	178.60	178.60	178.60
Montevideo	178.60	178.60	178.60	169.65	178.60	178.60	178.60	178.60
Santos.	178.60	178.60	. .	169.65	178.60	178.60	178.60	. .
Rio de Janeiro.	178.60	178.60	. .	169.65	178.60	178.60	178.60	. .
La Guayra . . . . .	. .	182.—	221.25	. .	. .	. .	. .	. .
Puerto Cabello. . . . .	. .	182.—	221.25	. .	. .	. .	. .	. .
Sabanilla. . . . .	. .	182.—	221.25	. .	. .	. .	. .	. .
Colon . . . . .	. .	187.—	221.25	. .	. .	. .	. .	. .
Vera Cruz . . . . .	. .	. .	221.25	. .	. .	. .	. .	. .
Avana. . . . .	. .	. .	199.10	184.85	184.85	. .	. .	. .
Nuova York. . . . .	. .	. .	143.35	. .	. .	. .	. .	. .
Nuova Orleans. . . . .	. .	. .	. .	223.21	209.85	. .	. .	. .

Nota. — Ai prezzi indicati, in lire italiane, deve aggiungersi *pesetas* 1.10 (lire 1.00) per
tassa d'imbarco per ciascun emigrante.

Austria-Ungheria.

Trieste.

Fiume.

DESTINAZIONI	Compagnia Austro-Americana Fratelli Cosulich	Cunard Line	DESTINAZIONI	Cunard Line
Nuova York	189.—	199.50	Nuova York	199.50

PORTI AMERICANI

America Settentrionale.

Montreal.

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

Boston.

DESTINAZIONI	White Star Line
Genova	190
Napoli	190
Prepagati:	
da Genova a Boston	192.50
„ Napoli „	192.50

Filadelfia.

DESTINAZIONI	Italia
Genova.	190
Napoli.	190
Palermo	190
Prepagati da:	
Genova.	192.50
Napoli	192.50
Palermo.	192.50

Nuova Orleans.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana
Genova.	177
Napoli	177
Palermo	177
Prepagati da	
Genova	224
Napoli	224
Palermo.	224

Il rimpatrio dal Brasile riduce di circa 2/3 (62.6 rimpatriati per 100 emigrati) la perdita rilevata di popolazione, per l'emigrazione che dal nostro paese si dirige a quei mercati (1). Nell'Italia centrale, i ritorni dal Brasile danno un totale di rimpatriati superiore al totale di emigrati da quei nostri paesi, diretti alla Repubblica degli Stati Uniti del Sud (112.2 rimpatriati contro 100 emigrati); mentre nell'Italia settentrionale i rimpatriati co-

già forniti di passaporto, fu negato il permesso d'imbarco dalle Commissioni di visita medica nei porti del Regno.

Affinchè il lettore possa formarsi un concetto più esatto delle differenze, diamo qui appresso i risultati dei due distinti accertamenti per i singoli paesi di destinazione.

PAESI di destinazione	Numero degli emigranti secondo le rilevazioni della Direzione generale della statistica			Numero dei partiti secondo gli accertamenti contabili del Commissariato dell'emigrazione		
	Anno 1905	Anno 1906	Biennio 1905-906	Anno 1905	Anno 1906	Biennio 1905-906
Stati Uniti	316,797	358,569	675,366	252,521	292,059	544,580
Brasile	30,079	27,888	57,967	14,297	12,413	26,710
Plata	88,840	109,538	198,378	82,534	109,107	191,641
Altri paesi d'America	9,008	13,353	22,361	. . .	. . .	. . .
Totale per le Americhe	444,724	509,348	954,072	350,951	414,719	765,670

(1) Se il confronto dei rimpatriati con gli emigrati pel Brasile si effettua anzichè sulla base dei dati rilevati dalla Direzione Generale della statistica, sugli accertamenti fatti dal Commissariato dell'Emigrazione, riportati nelle osservazioni fatte nella nota alla pagina precedente, si ha che per 100 emigrati dal Regno nel biennio 1905-906 ne rimpatriarono 135. Ciò è dovuto al fatto che la discordanza fra le due fonti di dati concernenti l'emigrazione diretta al Brasile è massima, appunto, per tale corrente emigratoria.

Puerto Cabello.

DESTINAZIONI	Transatlantica di Barcellona	Compagnie Générale Transatlantique	La Veloce
Cadice.	(1) 220	. .	. .
Barcellona	(1) 220	. .	(1) 220
Genova	(1) 220	. .	(1) 220
Napoli.	(1) 220	. .	(1) 220
Marsiglia . . . . .	. .	225	. .
Bordeaux. . . . .	. .	225	. .
St. Nazaire . . . . .	. .	225	. .

(1) Oltre a L. 5 per tassa di sbarco.

La Guayra.

DESTINAZIONI	La Veloce	Compagnia Transatlantica di Barcellona	Compagnie Générale Transatlantique
Cadice. . . . .	. .	175	. .
Barcellona	175	175	. .
Genova	175	175	. .
Napoli.	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	200 —	. .
Lisbona	156 —	156 —
Havre	200 —	200 —
Amburgo . . . . .	. .	200 —

(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	Nord- deutscher Lloyd	Pacific S. N. C.
Cherbourg . . .	140-155	. .	. .	125	140-155
Southampton . . .	140-155	. .	. .	. .	140-155
Bordeaux . . . .	. .	150	. .	125	. .
Lisbona	135-150	140	. .	125	140-155
Vigo	140-155	. .	. .	. .	140-155
Barcellona . . . .	. .	. .	160	. .	. .
Marsiglia . . . .	. .	. .	150	125	. .
Genova . . . . .	. .	. .	150	. .	. .
Napoli . . . . .	. .	. .	175	. .	. .

Rio de Janeiro.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		La Veloce		Lloyd Italiano	La Ligue- Brasiliana	Transports Maritimes	Italia	Lloyd Sabando	Austro-Amé- ricana
	Rapidi	Comm.	Rapidi	Comm.						
Barcellona. . .	200	195	200	195	200	. .	. .	190 a 195	200 a 210	. .
Genova. . . .	200	195	200	195	200	170	190 a 195	190 a 195	200 a 210	190
Prepagati:										
da Genova . .	178	. .	178	. .	178	. .	173	173	178	. .

Santos.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		La Veloce		La Ligure-Brasiliana	Transports Maritimes	Italia	Lloyd Italiano	Lloyd Sabauda	Austro-Americana	Pinillos Izquierdo & C.
	Rapidi	Commerci	Rapidi	Commerci	Transatlantica di Barcellona	Italia	Transports Maritimes	Rapidi	Commerci	Lloyd Sabauda	La Ligure-Brasiliana
Genova	200-215		195		170	180 a 185	190 a 200	200	200 a 215	195	188
Napoli	205-215		195		170	180 a 185	190 a 200	200	200 a 215	195	188
Da Genova o Napoli a Santos (prepagati) . .	173		173		166	173	173	173	..	..	..

Montevideo.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		La Veloce		Transatlantica di Barcellona	Italia	Transports Maritimes	Lloyd Italiano		Lloyd Sabauda	La Ligure-Brasiliana
	Rapidi	Commerci	Rapidi	Commerci				Rapidi	Commerci		
Barcellona	230	200	230	200	230	200 a 230	200	230	200	230	200 a 230
Genova	230	200	230	200	230	200 a 230	200	230	200	230	200 a 230
Napoli	230	200	230	200	230	200 a 230	200	230	200	230	200 a 230
Da Genova o Napoli a Montevideo (prepagati).	180	170	180	170	180	170 a 180	180	180	170	180	180

Buenos Aires.

DESTINAZIONI	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 Liguri- B rasiliana	Lloyd Sabaudò
Genova	220-245	220	220-245	205	. .	. .	190	. .	. .	. .	. .	180	245
Napoli.	220-245	220	220-245	205	. .	. .	190	. .	. .	. .	. .	180	245
Messina	230-255	230	230-255	215	. .	. .	200	. .	. .	. .	. .	190	255
Catania	230-255	230	230-255	215	. .	. .	200	. .	. .	. .	. .	190	255
Palermo	230-255	230	230-255	215	. .	. .	200	. .	. .	. .	. .	190	255
Barcellona	220	220	220	205	. .	157.50	190	. .	. .	. .	. .	180	. .
Vigo . . . . .	. .	. .	. .	. .	175	157.50	. .	150	175	. .	150	. .	. .
Cadice. . . . .	. .	. .	. .	. .	. .	152.50	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
Marsiglia. . . . .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	200-205	. .	. .	. .	. .	. .	. .
Cherbourg . . . . .	. .	. .	. .	. .	175	. .	. .	. .	175	. .	. .	. .	. .
Bordeaux. . . . .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	175	. .	. .	. .
Boulogne s/m . . . . .	. .	. .	. .	. .	175	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
Liverpool . . . . .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	150	. .	. .	. .	. .	. .
Southampton . . . . .	. .	. .	. .	. .	175	. .	. .	. .	175	. .	. .	. .	. .
Lisbona . . . . .	. .	. .	. .	. .	175	. .	. .	150	. .	175	. .	. .	. .
Amburgo. . . . .	. .	. .	. .	. .	175	. .	. .	. .	175	. .	. .	. .	. .
Anversa . . . . .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
Prepagati:													
Da Genova e Napoli.	195-205	195-205	190-205	185	. .	. .	185	. .	. .	. .	. .	. .	. .
Da Messina, e Palermo.	195-205	195-205	190-205	195	. .	. .	195	. .	. .	. .	. .	. .	. .

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				
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale (3)	raggiunta nei viaggi (4)			
								per l'America Settentrionale		per l'America Meridionale	
		Numero dei viaggi	Velocità media	Numero dei viaggi	Velocità media						
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>											
Re Vittorio **	1908	7847	4284	101	84	1172	(6)	. . . . .	3	16.20	
Regina Elena **	1908	7817	4261	98	84	1158	(6)	. . . . .	4	16.22	
Principe Umberto **	1909	7832	4115	97	84	1181	(6)	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Duca degli Abruzzi **	1907	7793	4141	80	. .	1747	17.44	6	15.68	
Duca di Genova **	1908	7798	4114	70	16	1740	* 17.50	2	15.03	
Umbria	1902	5030	3091	38	49	1030	14.75	5	14.28	35	14.64
Sicilia	1901	5229	3234	52	120	1292	* 15.06	26	13.43	18	13.80
Sardegna	1901	5255	3226	80	45	1324	* 15 —	19	13.37	20	13.60
Liguria	1901	4865	2969	58	. .	1294	* 15.41	44	13.02	2	13.37
Lombardia	1901	4815	2953	58	. .	1302	* 15.06	38	13.21	7	13.47
Lazio **	1899	9196	5846	. .	(5) 52	1926	13.42	9	12.28	3	12.61
Sannio **	1899	9203	5801	. .	(5) 52	2016	14.01	12	12.48	1	12.48
Campania **	1902	9001	5618	. .	(5) 52	2004	14.32	7	12 —	3	12.95

(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 piroscafo.

(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 segnate nel prospetto si riferiscono alla velocità accertata dalle Capitanerie di porto nei viaggi compiuti in servizio di emigrazione dal settembre 1901 a tutto dicembre 1903.

(5) Classe unica.

(6) Esentato dalla prova, perchè gemello del « Duca degli Abruzzi ».

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>La Veloce.</i>												
America **	1908	8306	5029	(1)	118	2406	16.72	.	.	.	.
Europa **	1907	7870	4547	(1)	74	1684	15.23	8	14.25	2	14.73	
Italia **	1905	5018	3087	61	56	900	15.09	1	13.26	21	14.42	
Brasile **	1905	5026	3026	58	(2)	56	994	15.47	8	13.56	12	14.32
Argentina **	1905	4985	3047	60	(3)	56	984	14.35	.	.	17	13.99
Savoia **	1897	5082	3069	124	72	914	17.33	.	.	41	13.92	
Città di Milano	1897	3848	2782	(1)	40	1200	13.05	27	11.31	10	11.62	
Città di Torino	1897	3836	2782	(1)	40	1496	13.26	28	11.28	10	11.85	
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>												
Berlin **	1908	17324	9834	310	(4)	208	2252	18.30
Kaiser Wilhelm der Grosse **	1897	14349	5521	610	324	580	* 22.07	1	18.65	.	.	
Friedrich der Grosse **	1896	10635	6853	252	241	1960	* 14.59	8	14.10	.	.	
Königin Luise **	1896	10711	6833	248	286	1700	15.67	40	14.28	.	.	
Barbarossa **	1896	10915	6564	262	255	1760	14.75	6	13.32	.	.	
König Albert **	1899	10643	6590	160	108	1556	16.03	41	14.78	.	.	
Prinzess Irene **	1900	10881	6687	224	107	1653	17.48	49	14.72	.	.	
Neckar **	1900	9835	6170	99	20	2731	* 13.46	15	13.69	.	.	
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>												
Deutschland **	1901	16502	5196	657	350	255	22.06	3	20.38	.	.	
Hamburg **	1899	10599	6597	267	147	1220	* 14.23	19	14.47	.	.	
Moltke **	1901	12335	7633	328	178	980	* 15.17	20	14.52	.	.	
Bulgaria **	1898	11077	7091	.	.	2617	12.50	6	11.39	3	11.06	
Batavia **	1899	11464	7300	(1)	210	1711	12.90	2	11.11	.	.	

(1) Classe unica.

(2) Oltre a 46 posti di succursale di 2ª classe, quando è montata.

(3) Oltre a 40 posti di succursale di 2ª classe, quando è montata.

(4) Oltre a 6 posti per bambini.

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>											
Ancona **	1908	8188	5019	. .	(1) 64	2475	16.95	5	14.26	1	15.57
Verona **	1908	8885	6020	. .	(1) 64	2475	(2)	2	15.38	1	15.36
Taormina **	1908	8281	5004	. .	(1) 64	2515	(2)	2	13.66	. .	. .
Siena **	1905	4553	2820	. .	(1) 70	1278	13.21	. .	. .	21	12.73
Bologna **	1905	4650	2906	. .	(1) 75	1292	13.20	. .	. .	21	13.07
Ravenna	1901	4002	2473	. .	(1) 42	1319	12.85	4	12 —	35	12.36
Toscana	1900	4011	2507	. .	(1) 42	1306	12.90	. .	. .	41	12.21
<i>Cyp. Fabre & Cie</i>											
Venezia **	1907	6752	4304	72	. .	1852	16.17	10	14.53	. .	. .
Madonna **	1905	5551	3244	50	. .	1660	18.31	29	14.34	. .	. .
Germania	1903	5253	2739	42	. .	1523	17.78	40	13.53	. .	. .
Roma	1901	3305	2135	66	. .	1373	17.10	50	14.09	1	13.16
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>											
Manuel Calvo **	1892	5600	3411	84	62	1006	* 13 —	16	11.97	. .	. .
P. de Satrustegui	1890	4650	2718	168	30	1022	12.60	1	13.51	17	13.21
Montevideo	1888	5188	3343	98	48	1182	* 13 —	13	12.35	. .	. .
Montserrat	1889	4390	2305	122	(3) 36	619	13.79	12	12.78	. .	. .
Antonio Lopez	1891	6238	4059	81	48	1048	* 13.25	9	11.82	. .	. .
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>											
Re Umberto	1892	3164	2066	. .	(1) 60	791	12.43	. .	. .	33	11.29
Rio Amazonas	1891	3174	2053	. .	(1) 52	925	12.13	. .	. .	32	11.09
Minas	1891	3060	1973	. .	(1) 38	1077	12.28	. .	. .	29	10.97

(1) Classe unica.

(2) Esentato dalla prova, perchè gemello dell'« Ancona ».

(3) Oltre a 24 di 3ª classe distinta.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	TÓNNEL-LAGGIO		NUMERO delle cuccette			VELOCITÀ				
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe	destinata 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>Unione Austriaca di Navigazione.</i>											
Francesca	1905	4850	3345	15	(1) 26	1442	13.50	13	11.66	1	12.24
Sofia Hohenberg	1905	5421	3520	26		30 1290	14.41	6	12.08		
<i>Anchor Line.</i>											
Italia	1904	4806	3005	12		1550	15.67	30	12.00		
Calabria	1901	4376	2588	12		1359	14.04	41	11.74		
Perugia	1901	4348	2565	12		1317	13.60	43	11.74		
<i>Transports maritimes.</i>											
Paraná**	1908	6248	3862	39	(1) 74	1482	16.06			2	13.47
Plata**	1907	5579	3547	52	(2) 78	1515	16.14			7	14.05
Pampa**	1906	4468	2877	71	(2) 48	1132	16.05			13	13.60
Formosa**	1906	4468	2877	71	(2) 48	1105	15.67			13	13.98
Algérie	1901	4208	2200	50	(3) 40	899	* 13.17			30	13.37
Italie	1895	4160	2695	36	(3) 44	721	14.24			33	12.81
Espagne	1891	4109	2665	50	(3) 40	914	* 13.06			29	13.35
France	1897	4310	2505	36		24 808	14.64			20	12.97

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

(2) Oltre a 44 di 2ª classe economica.

(3) Oltre a 48 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					
								per l'America Settentrionale		per l'America Meridionale			
		Numero dei viaggi	Velocità media	Numero dei viaggi	Velocità media								
<i>White Star Line.</i>				*									
Celtic **	1901	20004	13449	433	350	1468	* 16.01	4	15.86				
Cedric **	1903	21035	13519	360	853	1798	* 16.04	5	16.16				
Romanic **	1898	11394	7416	331	240	1565	* 15.30	40	14.41				
Canopic **	1900	12907	7717	244	250	1700	* 15.26	44	14.56				
Cretic **	1902	13518	8663	342	52	2103	* 13.90	28	14.11				
Finland **	1902	12085	8643	250	190	1332	* 14.60						
<i>Lloyd Italiano.</i>													
Principessa Mafalda **	1909	9210	5087	(1) 79	120	1147	18.60						
Florida **	1905	5018	3100		(2) 22	1523	14.70	14	12.88	6	13.62		
Mendoza **	1905	6847	4310	65		1376	13.50	1	12.96	18	14.04		
Indiana **	1905	5012	3051	20		1440	13.52	11	12.87	9	13.38		
Luisiana **	1906	4983	3061	12		1530	15.03	17	13.05	2	13.63		
Cordova **	1906	4933	3002	69		967	15.30			14	14.40		
Virginia **	1906	5181	3162	21		1476	14.74	5	13.32	10	13.89		
<i>Siculo-Americana.</i>													
San Giorgio **	1907	5960	3708	12		1943	13.09	12	12.19				
San Giovanni **	1907	5957	3686	26		2218	14.30	9	12.27				
<i>Lloyd Sabaud.</i>													
Tomaso di Savoia **	1907	7609	4872	174	126	1168	17.51			7	15.60		
Principe di Udine **	1908	7785	4926	190	138	1185	18.20			4	15.75		
Re d'Italia **	1907	6149	3943		(2) 64	1768	13.86	11	12.85	1	13.94		
Regina d'Italia **	1907	6152	3869		(2) 62	1760	14.87	8	12.82	1	12.92		
Principe di Piemonte **	1907	6278	4005			1784	14.78	8	12.98	2	14.32		

(1) Oltre a 98 di lusso.

(2) Classe unica.

ALLEGATO D.

**Noli effettivamente praticati dai vettori
nei primi otto mesi dell'anno 1909**

Gennaio 1909.

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Mini- stro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dai vettori
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Duca degli Abruzzi	Genova	Nuova York	230	210	210
Regina Elena	Id.	Plata	250	210	210
Umbria	Id.	Id.	222	196	196
Duca di Genova	Id.	Nuova York	230	210	210
<i>La Veloce</i>					
Città di Milano	Genova	Centro America	230	195	195
Europa	Id.	Nuova York	215	200	200
Argentina	Id.	Brasile	211	184	184
		Plata	220	196	196
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Florida	Genova	Nuova York	200	200	200
Cordova	Id.	Brasile	208	184	184
		Plata	220	196	196
Indiana	Id.	Nuova York	200	200	200

N. B. - Con deliberazione del 5 gennaio 1909 il Commissariato ha consentito un aumento di lire 10 nei noli per gli Stati Uniti, da percepirsi per i contratti fissati posteriormente alla detta data. Nelle cifre dei noli *fissati e praticati* nel 1° quadrimestre 1909 è conglobato il detto aumento di lire 10; mentre sono lasciate inalterate le cifre dei noli precedentemente *proposti* dai vettori per lo stesso quadrimestre.

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Mini- stro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dai vettori
<i>Italia.</i>					
Ravenna	Genova	Brasile	185	174	174
		Plata	195	181	181
Ancona	Id.	Nuova York e Filadelfia	220	210	210
Siena	Id.	Brasile	190	179	179
		Plata	200	191	191
<i>Lloyd Sabaud.</i>					
Principe di Udine	Genova	Plata	240	210	210
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
Barbarossa	Genova	Nuova York	200	200	200
<i>Hamburg-Amerika Linie</i>					
Moltke	Genova	Nuova York	225	200	200
Hamburg	Id.	Id.	225	200	200
<i>White Star Line.</i>					
Republic	Napoli	Nuova York	212	200	200
Romanic	Id.	Boston	212	200	200
Canopic	Id.	Id.	212	200	200
<i>Cyp. Fabre & Cie</i>					
Venezia	Napoli	Nuova York	215	200	200

(segue) **Gennaio 1909.**

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettori	fissati dal Mini- stro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettori
<i>Anchor Line.</i>					
Calabria	Napoli	Nuova York	178	178	178
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Manuel Calvo	Genova	Nuova York	175	175	175
<i>Transports Maritimes.</i>					
Formosa	Genova	Brasile	189	179	179
		Plata	201	191	191
Plata	Id.	Plata	201	191	191
Algérie	Id.	Id.	181	171	171
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>					
Rio Amazonas	Genova	Brasile	164	164	164
		Plata	166	166	166
<i>Siculo-Americana.</i>					
San Giovanni	Napoli	Nuova York	200	195	195
San Giorgio	Id.	Id.	200	200	200

Febbraio 1909.

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Mini- stro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dai vettori
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Campania	Genova	Nuova York	200	195	195
Re Vittorio.	Id.	Plata	250	210	210
Duca degli Abruzzi.	Id.	Nuova York	230	210	210
Sicilia	Id.	Brasile	210	184	184
		Plata	222	196	196
Lazio	Id.	Nuova York	200	195	195
<i>La Veloce.</i>					
Città di Torino	Genova	Centro America	230	195	195
Nord America.	Id.	Nuova York	200	195	195
Brasile	Id.	Plata	220	196	196
		Brasile	211	184	184
Italia	Id.	Plata	220	196	196
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Luisiana.	Genova	Nuova York	200	200	200
Mendoza	Id.	Brasile	208	184	184
		Plata	220	196	196
<i>Italia.</i>					
Toscana	Genova	Brasile	185	174	174
		Plata	195	181	181
Verona	Id.	Nuova York e Filadelfia	220	210	210
Bologna.	Id.	Brasile	190	179	179
		Plata	200	191	191
Taormina	Id.	Nuova York e Filadelfia	220	(1) 200	(1) 200

(1) Nolo provvisorio.

(segue) **Febbraio 1909.**

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettori	fissati dal Mini- stro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettori
<i>Lloyd Sabaud.</i>					
Re d'Italia	Genova	Nuova York	210	200	200
Tomaso di Savoia	Id.	Brasile	225	195	195
		Plata	240	210	210
Principe di Piemonte	Id.	Nuova York	210	200	200
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
Königin Luise.	Genova	Nuova York	200	200	200
Prinzess Irene.	Id.	Id.	200	200	200
König Albert	Id.	Id.	200	200	200
Neckar	Napoli	Id.	195	195	195
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Deutschland	Napoli	Nuova York	250	200	200
<i>White Star Line.</i>					
Cedric	Napoli	Nuova York	232	200	200
Cretie	Id.	Boston	212	200	200
Romanie	Id.	Id.	212	200	200
<i>Cyp. Fabre e C.ie.</i>					
Madonna	Napoli	Nuova York	215	200	200
Roma.	Id.	Id.	210	195	195
Germania	Id.	Id.	210	195	195

(segue) **Febbraio 1909.**

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Mini- stro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dai vettori
<i>Anchor Line.</i>					
Perugia	Napoli	Nuova York	178	178	178
Italia.	Id.	Id.	185	185	185
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Antonio Lopez	Genova	Nuova York	175	175	175
<i>Transports Maritimes.</i>					
Italie.	Genova	Brasile	174	164	164
		Plata	181	171	171
Pampa	Id.	Plata	201	191	191
France	Id.	Id.	181	171	171
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>					
Re Umberto	Genova	Plata	168	168	168
<i>Siculo-Americana.</i>					
San Giovanni.	Napoli	Nuova York	200	195	195

Marzo 1909.

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Mini- stro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dai vettori
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Duca di Genova	Genova	Nuova York	230	210	210
Regina Elena	Id.	Plata	250	210	210
Sannio	Id.	Nuova York	200	195	195
Umbria	Id.	Brasile	210	184	184
		Plata	222	196	196
Duca degli Abruzzi	Id.	Nuova York	230	210	210
Campania	Id.	Id.	200	195	195
<i>La Veloce.</i>					
Città di Milano	Genova	Centro America	230	195	195
Europa	Id.	Nuova York	215	200	200
Liguria (noleggiato)	Id.	Id.	205	200	200
Savoia	Id.	Brasile	211	184	184
		Plata	220	196	196
Lombardia (noleggiato)	Id.	Nuova York	205	200	200
Nord America	Id.	Id.	200	195	195
Argentina	Id.	Brasile	211	184	184
		Plata	220	196	196
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Virginia	Genova	Nuova York	200	200	200
Indiana	Id.	Id.	200	200	200
Luisiana	Id.	Id.	200	200	200
Cordova	Id.	Brasile	208	184	184
		Plata	220	196	196

(segue) **Marzo 1909.**

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Mini- stro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dai vettori
<i>Italia.</i>					
Ancona	Genova	Nuova York e Filadelfia	220	210	210
Ravenna	Id.	Brasile	185	174	174
		Plata	195	181	181
Verona	Id.	Nuova York e Filadelfia	220	210	210
Siena	Id.	Brasile	190	179	179
		Plata	200	191	191
<i>Lloyd Sabauda.</i>					
Regina d'Italia	Genova	Nuova York	205	195	195
Principe di Udine	Id.	Plata	240	210	210
Re d'Italia	Id.	Nuova York	210	200	200
<i>Norddeutscher Lloyd</i>					
Barbarossa	Genova	Nuova York	200	200	200
Königin Luise	Id.	Id.	200	200	200
Prinzess Irene	Id.	Id.	200	200	200
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Hamburg	Genova	Nuova York	225	200	200
Bulgaria	Napoli	Id.	190	(1) 175	(1) 175
Batavia	Genova	Id.	190	175	175

(1) Nolo provvisorio.

(segue) **Marzo 1909.**

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Mini- stro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dai vettori
<i>White Star Line.</i>					
Finland	Napoli	Nuova York	. .	(1) 200	(1) 200
Canopic	Id.	Boston	212	200	200
Cedric	Id.	Nuova York	232	200	200
Cretic	Id.	Id.	212	200	200
Romanic	Id.	Boston	212	200	200
<i>Cyp. Fabre & Cie.</i>					
Venezia	Napoli	Nuova York	215	200	200
Madonna	Id.	Id.	215	200	200
Roma	Id.	Id.	210	195	195
<i>Anchor Line.</i>					
Calabria	Napoli	Nuova York	178	178	178
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona</i>					
Manuel Calvo	Genova	Nuova York	175	175	175
<i>Transports Maritimes.</i>					
Formosa	Genova	Brasile	189	179	179
		Plata	201	191	191
Plata	Id.	Plata	201	191	191

(1) Nolo provvisorio.

(segue) **Marzo 1909.**

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Mini- stro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dai vettori
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>					
Minas.	Genova	Brasile	164	164	164
		Plata	166	166	166
Rio Amazonas.	Id.	Brasile	164	164	164
		Plata	166	166	166
<i>Stculo-Americana.</i>					
San Giorgio	Palermo	Nuova York	200	200	200
San Giovanni.	Napoli	Id.	200	195	195

Aprile 1909.

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Mini- stro degli Esteri o approvati dal Commissariato	Praticati dai vettori
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Re Vittorio	Genova	Plata	250	210	210
Duca di Genova	Id.	Nuova York	230	210	210
Sicilia	Id.	Brasile	210	184	184
		Plata	222	196	196
Lazio	Id.	Nuova York	200	195	195
Sannio	Id.	Id.	200	195	195
Duca degli Abruzzi	Id.	Id.	230	210	210
Regina Elena	Id.	Plata	250	210	210
<i>La Veloce.</i>					
Città di Torino	Genova	Centro America	230	195	195
Brasile	Id.	Plata	220	196	196
Europa	Id.	Nuova York	215	200	200
Liguria (noleggiato)	Id.	Id.	205	200	200
Italia	Id.	Brasile	211	184	184
		Plata	220	196	196
Lombardia (noleggiato)	Id.	Nuova York	205	200	200
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Principessa Mafalda	Genova	Plata	. . .	(1) 210	(1) 210
Virginia	Napoli	Nuova York	200	200	200
Mendoza	Genova	Brasile	208	184	184
		Plata	220	196	196
Indiana	Id.	Nuova York	200	200	200
Luisiana	Id.	Id.	200	200	200

(1) Nolo provvisorio.

(segue) Aprile 1909.

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Mini- stro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dai vettori
<i>Italia.</i>					
Toscana	Genova	Brasile Plata	185 195	174 181	174 181
Ancona	Napoli	Nuova York e Filadelfia	220	210	200
Taormina	Genova	Id.	220	(1) 200	(1) 200
Bologna	Id.	Brasile Plata	190 200	179 191	179 191
Verona	Id.	Nuova York e Filadelfia	220	210	210
<i>Lloyd Sabauda.</i>					
Principe di Piemonte	Genova	Nuova York	210	200	200
Tomaso di Savoia	Id.	Plata	240	210	210
Regina d'Italia	Id.	Nuova York	205	195	195
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
König Albert	Genova	Nuova York	200	200	200
Neckar	Napoli	Id.	195	195	195
Barbarossa	Genova	Id.	200	200	200
Königin Luise	Id.	Id.	200	200	200
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Moltke	Napoli	Nuova York	225	200	200
Hamburg	Genova	Id.	225	200	200
Bulgaria	Id.	Id.	190	(1) 175	(1) 175

(1) Nolo provvisorio.

(segue) Aprile 1909.

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Mini- stro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dai vettori
<i>White Star Line.</i>					
Finland	Napoli	Nuova York	. .	(1) 200	(1) 200
Canopic	Id.	Boston	212	200	200
Cretic.	Id.	Nuova York	212	200	200
<i>Cyp. Fabre & Cie</i>					
Germania	Napoli	Nuova York	210	195	195
Madonna	Id.	Id.	215	200	200
<i>Anchor Line.</i>					
Perugia	Napoli	Nuova York	178	178	178
Italia	Id.	Id.	185	185	185
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Montevideo.	Genova	Nuova York	175	175	175
<i>Transports Maritimes.</i>					
Espagne	Genova	Brasile	174	164	164
		Plata	181	171	171
Panipa	Id.	Plata	201	191	191
France	Id.	Id.	181	171	171
<i>La Ligure-Brasiliana</i>					
Re Umberto	Genova	Plata	168	168	168
<i>Siculo-Americana.</i>					
San Giorgio	Napoli	Nuova York	200	200	200

(1) Nolo provvisorio.

Maggio 1909.

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettori	fissati dal Ministro degli Esteri o ap- provati dal Com- missariato.	praticati dal vettori
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Duca di Genova	Genova	Nuova York	245	210	210
Principe Umberto	Id.	Plata	210	(1) 200	(1) 200
Campania.	Id.	Nuova York	215	195	195
Re Vittorio	Id.	Plata	250	210	210
Duca degli Abruzzi	Id.	Nuova York	245	210	210
<i>La Veloce.</i>					
Città di Milano	Genova	Centro America	230	195	195
Savoia	Id.	Plata	230	196	196
Argentina	Id.	Brasile	211	184	184
		Plata	230	196	196
America	Id.	Nuova York	210	(1) 200	(1) 200
Europa.	Id.	Id.	235	200	200
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Cordova	Genova	Brasile	208	184	184
		Plata	220	196	196
Virginia	Napoli	Nuova York	225	200	200
Florida.	Genova	Id.	225	200	200
Principessa Mafalda	Id.	Plata	260	210	210
Indiana.	Id.	Nuova York	225	200	200

(1) Nolo provvisorio.

(segue) Maggio 1909.

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Mini- stro degli Esteri o approvati dal Commissariato.	praticati dai vettori
<i>Italia.</i>					
Arcona	Genova	Nuova York e Filadelfia	240	210	210
Ravenna	Id.	Brasile	195	174	174
		Plata	205	181	181
Siena	Id.	Brasile	200	179	179
		Plata	210	191	191
Taormina	Id.	Nuova York e Filadelfia	240	200	200
<i>Lloyd Sabaud.</i>					
Re d'Italia	Genova	Nuova York	225	200	200
Principe di Udine	Id.	Brasile	220	195	195
		Plata	245	210	210
Principe di Piemonte	Id.	Nuova York	225	200	200
Regina d'Italia	Id.	Id.	220	195	195
<i>Norddeutscher Lloyd</i>					
Prinzess Irene	Genova	Nuova York	220	200	200
Neckar	Napoli	Id.	215	195	195
König Albert	Genova	Id.	220	200	200
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Batavia	Genova	Nuova York	215	175	175
Moltke	Id.	Id.	240	200	200

(segue) **Maggio 1909.**

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Mini- stro degli Esteri o approvati dal Commissariato.	praticati dai vettori
<i>White Star Line.</i>					
Romanic	Napoli	Boston	230	200	200
Finland	Id.	Nuova York	230	200	200
Canopic	Id.	Boston	230	200	200
<i>Cyp. Fabre & Cie</i>					
Roma	Napoli	Nuova York	215	195	195
Germania	Id.	Id.	215	195	195
<i>Anchor Line.</i>					
Calabria	Napoli	Nuova York	198	178	178
Italia	Id.	Id.	205	185	185
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Antonio Lopez	Genova	Nuova York	185	175	175
<i>Transports Maritimes.</i>					
Formosa	Genova	Brasile	189	179	179
Plata	Id.	Plata	201	191	191
		Plata	201	191	191
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>					
Minas	Genova	Brasile	178	164	164
<i>Siculo-Americana.</i>					
San Giovanni	Palermo	Nuova York	200	195	195
San Giorgio	Napoli	Id.	200	200	200

Giugno 1909.

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Mini- stro degli Eserci o approvati dal Commissariato.	praticati dai vettori
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Umbria	Genova	Brasile	210	184	184
		Plata	222	196	196
Duca di Genova	Id.	Nuova York	245	210	210
Regina Elena	Id.	Plata	250	210	210
Sannio	Id.	Nuova York	215	195	195
<i>La Veloce.</i>					
Città di Torino	Genova	Centro America	230	195	195
Brasile	Genova	Plata	220	193	196
		Brasile	211	184	184
Italia	Id.	Plata	220	196	196
America	Id.	Nuova York	210	(1) 200	(1) 200
Savoia	Id.	Plata	220	196	196
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Mendoza	Genova	Brasile	203	184	184
		Plata	220	196	196
Luisiana	Id.	Nuova York	225	200	200
		Brasile	208	184	184
Cordova	Id.	Plata	220	196	196
<i>Italia.</i>					
Toscana	Genova	Brasile	195	174	174
		Plata	205	181	181
Verona	Id.	Nuova York e Filadelfia	240	210	210
		Brasile	200	179	179
Bologna	Id.	Plata	210	191	191

(1) Nolo provvisorio.

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettori	fissati dal Mini- stro degli Esteri o approvati dal Commissariato.	praticati dal vettori
<i>Lloyd Sabauda.</i>					
Tomaso di Savoia	Genova	Nuova York	235	210	210
Re d'Italia	Id.	Brasile	209	184	184
		Plata	230	196	196
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
Barbarossa	Genova	Nuova York	220	200	200
Berlin	Id.	Id.	210	(1) 200	(1) 200
Königin Luise	Id.	Id.	220	200	200
Prinzess Irene.	Id.	Id.	220	200	200
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Hamburg	Genova	Nuova York	240	200	200
Moltke	Id.	Id.	240	200	200
<i>White Star Line.</i>					
Cretic	Napoli	Nuova York	230	200	200
Romanic	Id.	Boston	230	200	200
<i>Cyp. Fabre & C.ie</i>					
Venezia	Napoli	Nuova York	220	200	200
Roma.	Id.	Id.	215	195	195
<i>Anchor Line.</i>					
Calabria.	Napoli	Nuova York	198	178	178

(1) Nolo provvisorio.

(segue) **Giugno 1909.**

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Mini- stro degli Esteri o approvati dal Commissariato.	praticati dai vettori
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Montserrat	Genova	Nuova York	185	175	175
<i>Transports Maritimes.</i>					
Algérie	Genova	Brasile	174	164	164
		Plata	181	171	171
Paraná	Id.	Plata	201	191	191
Italie	Id.	Id.	181	171	171
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>					
Rio Amazonas	Genova	Plata	180	166	166
<i>Siculo-Americana.</i>					
San Giovanni	Napoli	Nuova York	200	195	195

Luglio 1909.

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Mini- stro degli Esteri o approvati dal Commissariato.	praticati dai vettori
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Principe Umberto.	Genova	Brasile	195	(1) 184	(1) 184
		Plata	210	(1) 200	(1) 200
Duca degli Abruzzi.	Id.	Nuova York	245	210	210
<i>La Veloce.</i>					
Città di Milano	Genova	Centro America	230	195	195
Europa	Id.	Nuova York	235	200	200
Argentina	Id.	Brasile	211	184	184
		Plata	220	196	196
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Indiana	Genova	Nuova York	225	200	200
Principessa Mafalda.	Id.	Plata	260	210	210
<i>Italia.</i>					
Taormina	Genova	Nuova York e Filadelfia	240	200	200
Ravenna	Id.	Brasile	195	174	174
		Plata	205	181	181
<i>Lloyd Sabauda.</i>					
Principe di Udine	Genova	Brasile	220	195	195
		Plata	245	210	210
Principe di Piemonte	Id.	Nuova York	225	200	200

(1) Nolo provvisorio.

(segue) **Luglio 1909.**

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettori	fissati dal Mini- stro degli Esteri o approvati dal Commissariato.	praticati dal vettori
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
Berlin	Genova	Nuova York	210	(1) 200	(1) 200
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Hamburg	Genova	Nuova York	240	200	200
<i>White Star Line.</i>					
Cretic	Napoli	Boston	230	200	200
<i>Cyp. Fabre & Cie</i>					
Germania	Napoli	Nuova York	215	195	195
Venezia	Id.	Id.	220	200	200
Madonna	Id.	Id.	220	200	200
<i>Anchor Line.</i>					
Perugia	Napoli	Nuova York	198	178	178
Italia	Id.	Id.	205	185	185
<i>Transports Maritimes.</i>					
Pampa	Genova	Brasile	189	179	179
		Plata	201	191	191
Plata	Id.	Plata	201	191	191
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>					
Re Umberto	Genova	Brasile	180	166	166
<i>Siculo-Americana.</i>					
San Giorgio	Palermo	Nuova York	200	200	200

(1) Nolo provvisorio.

Agosto 1909.

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Mini- stro degli Esteri o approvati dal Commissariato.	praticati dal vettore
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Re Vittorio.	Genova	Brasile	235	195	195
		Plata	250	210	210
Duca di Genova	Id.	Nuova York	245	210	210
Regina Elena	Id.	Plata	250	210	210
<i>La Veloce.</i>					
Brasile	Genova	Centro America	235	200	200
America	Id.	Nuova York	210	210	210
Italia	Id.	Plata	220	196	196
Savoia	Id.	Brasile	211	184	184
		Plata	220	196	196
Europa	Id.	Nuova York	235	200	200
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Florida	Genova	Brasile	208	184	184
		Plata	220	196	196
Mendoza	Id.	Nuova York	225	200	200
Cordova	Id.	Plata	220	196	196
<i>Italia.</i>					
Siena	Genova	Brasile	200	179	179
		Plata	210	191	191
Verona	Id.	Nuova York e Filadelfia	240	210	210
		Brasile	195	174	174
Toscana	Id.	Plata	205	181	181

(segue) **Agosto 1909.**

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettori	fissati dal Mini- stro degli Esteri o approvati dal Commissariato.	praticati dal vettori
<i>Lloyd Sabauda.</i>					
Regina d'Italia	Genova	Nuova York	230	195	195
		Brasile	220	195	195
Tomaso di Savoia.	Id.	Plata	245	210	210
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
Prinzess Irene	Genova	Nuova York	220	200	200
König Albert	Id.	Id.	220	200	200
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Moltke	Genova	Nuova York	240	200	200
<i>White Star Line.</i>					
Romanic	Napoli	Boston	230	200	200
<i>Cyp. Fabre & Cie</i>					
Roma.	Napoli	Nuova York	215	195	195
Germania	Id.	Id.	215	195	195
<i>Anchor Line.</i>					
Calabria.	Napoli	Nuova York	198	178	178

(segue) **Agosto 1909.**

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Mini- stro degli Esteri o approvati dal Commissariato.	praticati dai vettori
<i>Transports Maritimes</i>					
Formosa	Genova	Brasile	189	179	179
		Plata	201	191	191
Paraná	Id.	Plata	201	191	191
Algérie	Id.	Id.	181	171	171
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>					
Minas	Genova	Brasile	178	164	164
		Plata	180	166	166
Rio Amazonas.	Id.	Brasile	178	164	164
		Plata	180	166	166
<i>Siculo-Americana.</i>					
San Giovanni.	Napoli	Nuova York	200	195	195

Pareri del Consiglio superiore di marina:

A) Sulla determinazione dei noli pel trasporto degli emigranti nel secondo quadrimestre 1909.

(13 aprile 1909).

Presenti: *vice-ammiraglio* DI BROCCETTI, *presidente*. Membri ordinari: *tenente gen. del Genio navale* MASDEA, *vice-ammiraglio* DE ORESTIS, *direttore generale* PAGES, *maggiore generale macchinista* GENARDINI, *contrammiraglio* L. CATTOLICA, *capitano di vascello* BARBAVARA. Membro straordinario: BRUNO, *direttore generale della Marina mercantile*.

Veduta la nota ministeriale con la quale il Consiglio, a termine dell'art. 14 della vigente legge sull'emigrazione, è chiamato a dare il proprio parere in ordine alle controversie sorte circa la determinazione dei noli massimi pel 2° quadrimestre 1909, essendosi i vettori in generale rifiutati di accettare i noli stabiliti dal Commissariato;

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

Intesi gli schiarimenti orali forniti al Consiglio tanto dal rappresentante di tutti i vettori, quanto da un funzionario del Commissariato di emigrazione;

Tenuti presenti i noli dello scorso quadrimestre;

Ritenuto che le maggiori spese cui andrebbero incontro i vettori per l'aumento verificatosi nel costo dei viveri può considerarsi equamente compensato dalla corrispondente diminuzione nel costo del carbone;

Amnesso che con l'entrata in vigore della nuova legge Nord-Americana sul trasporto degli emigranti il Commissariato ha concesso un aumento di lire dieci per emigrante dal gennaio scorso e che non si sono ancora potute avere le misurazioni definitive da parte di quell'autorità americana per i piroscafi esercenti tali trasporti;

Ritenuto che tale aumento di 10 lire per ciascun piroscafo destinato a tale linea ha carattere di assoluta transitorietà;

Considerato che i noli che si praticano nei maggiori porti esteri hanno carattere globale con l'importo ferroviario dei luoghi di partenza degli emigranti, per cui il prezzo di cartello è differente da quello effettivo;

Tenuto presente che il movimento emigratorio dello scorso trimestre pel Nord America ha superato di gran lunga il movimento verificatosi negli anni di maggiore intensità di tale traffico, e che stando alle informazioni dell'oggi questo movimento non accenna a diminuire pur avendo il Commissariato sconsigliato a mezzo della stampa un esodo troppo tumultuoso ed affrettato;

Vagliato quanto è stato fatto presente circa la portata del nuovo Regio Decreto 14 marzo 1909, n. 130, che modifica il titolo IV del Regolamento sull'emigrazione, in ispecie per quanto ha tratto al divieto fatto ai vettori d'emigranti di poter eccedere nei viaggi di ritorno i prezzi dei noli stabiliti per i viaggi di andata;

Ricordata pure l'azione che spiegano con le loro proposte i diversi Commissari viaggianti a bordo, per cui alcune volte le Compagnie devono incontrare spese non lievi;

Tenuto conto che il movimento che si effettua per le linee del Sud (Plata e Brasile) può considerarsi non inferiore a quello del periodo precedente, per cui in definitiva non si ravvisano variazioni nel trasporto degli emigranti con i quadrimestri anteriori;

Esaminate le ragioni di indole speciale che alcune Compagnie adducono per ottenere noli maggiori per qualche piroscafo proprio, e le controdeduzioni fatte in proposito dal Commissariato;

Ritenuto infine che l'art. 14 della legge esplicitamente statuisce che: " Si potrà però, quando occorra, su proposta dei vettori o

per iniziativa del Commissariato, variare i noli anche nel quadrimestre, con le medesime norme con le quali vennero stabiliti; e con le stesse norme si potranno anche dentro il quadrimestre determinare i prezzi dei noli dei nuovi vettori „

IL CONSIGLIO

ad unanimità è di avviso che i noli del secondo quadrimestre 1909 restino fissati nella misura stabilita nel precedente quadrimestre, salvo l'aumento di dieci lire già ottenuto pei piroscafi che esercitano la linea del Nord America, non essendo intervenuti fatti nuovi pei quali si possa fin d'ora intravedere che le condizioni dell'industria del trasporto di emigranti, tanto pel Nord America quanto pel Sud America siano variate rispetto a quelle del precedente quadrimestre. Che anzi è lecito credere che il movimento emigratorio sia sempre più intensivo, se continua nelle proporzioni dello scorso trimestre;

Che tale provvedimento è anche da adottarsi per quei piroscafi speciali, come il *Taormina*, il *San Giovanni*, ecc., pei quali sarebbero stati richiesti degli aumenti.

Nel tempo stesso il Consiglio crede opportuno di far presente che è necessario senz'altro addivenire ad una sollecita e nuova classificazione di tutti i piroscafi, perchè si possano tenere in debito conto, per un'equa fissazione dei prezzi dei noli, anche tutti quei perfezionamenti che sono stati introdotti nel materiale adibito a tale industria marittima e che siano tenuti presenti gli interessi della Marina mercantile coll'adottare provvedimenti pei quali questa possa nei viaggi di ritorno non trovare ragioni a nocive limitazioni allo sviluppo della propria industria.

Firmati:

BARBAVARA, BRUNO, L. CATTOLICA,
GENARDINI, PAGES, DE ORESTIS,
MASDEA, DI BROCCHETTI.

B) Sulla determinazione dei noli pel trasporto degli emigranti nel terzo quadrimestre 1909.

(7 agosto 1909).

Presenti: *vice-ammiraglio* DE ORESTIS, *vice-presidente*. Membri ordinari: *direttore generale* PAGES, *maggiore generale macchinista* GENARDINI, *capitano di vascello* BARBAVARA. Membro straordinario: BRUNO, *direttore generale della Marina mercantile*.

Udita la relazione del direttore generale Pages;

Premesso che, essendo fallito l'accordo fra il R. Commissariato d'emigrazione ed i vettori circa i noli da stabilirsi pel trasporto degli emigranti durante il 3° quadrimestre 1909, il Commissariato predetto, a tenore del disposto dell'art. 14 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, ha rimesso tutti gli atti a questo Consiglio, acciò esprima in merito il proprio parere;

Esaminate e vagliate accuratamente tanto le domande delle varie compagnie di navigazione dirette ad ottenere un aumento dei noli, quanto la relazione nella quale il R. Commissariato d'emigrazione svolge le ragioni che, secondo esso, si oppongono all'invocato aumento;

Visti i pareri espressi delle Capitanerie di porto e degli Ispettorati di emigrazione, nonchè delle Camere di Commercio; pareri che quasi tutti (eccettuato soltanto quello della Camera di Commercio di Genova) propugnano il mantenimento dei noli attuali;

Visto eziandio il parere dato dalla Direzione generale della Marina mercantile;

Considerato che dal complesso dei dati statistici esposti nella relazione del Commissariato, e così pure dalle condizioni generali economiche attuali della vita in Italia ed in Europa, si può ragionevolmente dedurre come le spese di esercizio cui devono sobbarcarsi le compagnie d'emigrazione, si siano rese alquanto più

gravi e per il rincaro del combustibile e per il maggior costo delle derrate alimentari di più frequente uso a bordo;

Che parimente tutti gli elementi di giudizio sottoposti a questo Consiglio inducono a ritenere che effettivamente l'industria del trasporto degli emigranti stia ora attraversando un periodo di depressione, sebbene questa non sia così accentuata come asseriscono i vettori;

Che però, per quanto riflette la linea degli Stati Uniti, è da tener presente come col 1° gennaio sia stato accordato un aumento di lire dieci per risarcire i vettori dei danni che, durante i mesi di carico completo, avrebbero risentito dall'applicazione della nuova legge Nord Americana, onde, essendo mancato (o per lo meno essendo stato scarsissimo) il periodo del carico completo, tali danni si sono ridotti ad una misura insignificante e quindi l'accennato sopraprezzo di lire dieci ben può considerarsi come un vero e proprio aumento di nolo, il quale basta a compensare le cresciute spese di esercizio ed il diminuito traffico;

Che altrettanto invece non può dirsi delle linee del Sud, per le quali è da reputarsi giustificato un lieve aumento dei noli attuali, per compensare il leggiero aggravamento nelle spese di esercizio e la lieve diminuzione del traffico, cui si accennò più sopra;

Per le premesse considerazioni;

IL CONSIGLIO,

associandosi alle conclusioni del relatore, all'unanimità, esprime l'avviso che per la linea degli Stati Uniti convenga mantenere, pel 3° quadrimestre 1909, i noli ora in vigore, e che per le linee del Sud America convenga invece aumentare di L. 5 i noli attuali.

Circa alcune speciali ragioni e domande specifiche presentate da alcuni vettori, il Consiglio, parimente all'unanimità, si pronuncia come segue:

La Veloce. Il Consiglio non ritiene esista la pretesa diversità di orientamento fra i motivi sui quali si fondò il R. Commissa-

riato di emigrazione per opporsi all'aumento dei noli pel 2° quadrimestre (accresciuto movimento migratorio) e quelli ora addotti per venire alla medesima conclusione, e cioè che il movimento stesso fu nel 1° semestre assai notevole: trattasi invero di fatti che logicamente conducono ad eguali conseguenze.

White Star Line. Non si ravvisa giustificata la lagnanza della Compagnia contro la riserva fatta dal R. Commissariato di promuovere una riduzione dei noli ai piroscafi ad essa appartenenti, essendo tale riserva fondata su ripetute censure dei RR. Commissari contro i servizi della Compagnia per scarsa disciplina, poco ordine a bordo, largo imbarco di emigranti clandestini e vendita clandestina agli emigranti.

Ligure-Brasiliana. Del pari si ravvisa infondata la domanda fatta da questa Società onde siano elevati i noli dei suoi piroscafi, poichè dal confronto delle caratteristiche e dei noli risulta non esatto quanto la Società stessa afferma, che cioè i noli dei suoi piroscafi non siano in proporzione con quelli di altri vapori.

Sicula-Americana. Non si reputa sia il caso di attribuire al *San Giovanni* il nolo dei piroscafi di 1ª classe, non avendo esso finora sviluppato la velocità media (13 miglia) che, secondo i criteri adottati, è necessaria per ottenere tale classificazione.

Lloyd Italiano. Non si reputa opportuno elevare il nolo del *Principessa Mafalda* stante i molti inconvenienti che il Commissario di bordo ha rilevato negli adattamenti di 3ª classe, nel vitto e nel servizio.

Firmati:

BARBAVARA, BRUNO, GENARDINI,
PAGES, DE ORESTIS.

INDICE

Decreti e relazioni sui prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti nel secondo e terzo quadrimestre dell'anno 1909.

Decreto del Ministro degli affari esteri e deliberazione del Commissariato dell'emigrazione, relativi ai noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 2° quadrimestre 1909:	
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 1909	" 12
Decreto del Ministro degli affari esteri e deliberazione del Commissariato dell'emigrazione, relativi ai noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 3° quadrimestre 1909:	
A) Decreto del Ministro degli affari esteri	" 25
B) Deliberazione del Commissariato dell'emigrazione	" 31
Relazione sui noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 3° quadrimestre 1909	" 33
<i>Allegati alle relazioni:</i>	
ALLEGATO A) Noli massimi stabiliti dal 1° quadrimestre 1902 fino al 3° quadrimestre 1909, confrontati coi noli proposti dai vettori e con quelli che il Commissariato avrebbe approvato per gli ultimi due quadrimestri	" 50
ALLEGATO B) Noli praticati in alcuni porti esteri per il trasporto dei passeggeri di 3ª classe	" 84
ALLEGATO C) Piroscafi addetti al trasporto degli emigranti dai porti italiani alle Americhe	" 104
ALLEGATO D) Noli effettivamente praticati dai vettori nei primi otto mesi dell'anno 1909	" 109
ALLEGATO E) Pareri del Consiglio superiore di Marina	" 133