

2° QUADRIMESTRE 1915

1. Decreto del Ministro degli affari esteri e deliberazione del Commissariato dell'emigrazione, relativi ai noli massimi per il trasporto degli emigranti nel secondo quadrimestre 1915.

A. — Decreto del Ministro degli affari esteri.

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI.

Viste le proposte dei noli per il trasporto degli emigranti nel secondo quadrimestre 1915, presentate dalla Società « White Star Line »;

Tenuto conto delle informazioni raccolte, a norma dell'articolo 14 della legge sull'emigrazione, sulle condizioni generali del mercato dei noli e sui prezzi per il 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 Napoli, Palermo, Messina e Venezia;

Esaminate le ragioni addotte dalla predetta Compagnia a sostegno delle sue domande, nonchè le considerazioni per cui il Commissariato dell'emigrazione non ha creduto di approvare le proposte di noli dalla medesima Compagnia presentate;

Ritenuto che le suddette considerazioni, già comunicate ai vettori, appaiono approvabili, tanto che tutte le altre Compagnie hanno accettata la proposta loro fatta di lasciare inalterati i noli stabiliti per il primo quadrimestre 1915;

Considerato altresì che non appare opportuno usare uno speciale trattamento ad una sola Compagnia, trattamento che, d'altra parte, non sarebbe per nulla giustificato;

Sul conforme parere del Consiglio Superiore di Marina;
Visto l'art. 14 della legge 31 gennaio 1901, n. 23;

DECRETA :

Sono stabiliti, per i piroscafi sotto indicati appartenenti alla Società « **White Star Line** », i seguenti noli massimi pel trasporto di emigranti dal 1° maggio al 31 agosto 1915 :

PIROSCAFI	STATI UNITI	
	Nuova York	Boston
Adriatic.	205	. .
Cedric	195	. .
Celtic.	195	. .
Cretic. . . . .	. .	195
Canopic. . . . .	. .	195

Roma, addì 13 aprile 1915.

Il Ministro

S. SONNINO.

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 Napoli, Palermo, Messina e Venezia, e tenuto conto delle informazioni di cui tratta l'articolo sopra citato;

DELIBERA :

Sono approvati i noli massimi indicati nella seguente tabella, pel trasporto degli emigranti, dal 1° maggio al 31 agosto 1915.

Navigazione Generale Italiana.

PIROSCAFI	STATI UNITI		CANADÀ (Halifax)	PLATA	
	Nuova York Boston e Filadelfia	Nuova Orleans		Scali al Brasile (Rio de Janeiro e Santos)	Monte- video e Buenos Aires
Re Vittorio . . . . .	. .	. .	. .	207	222
Regina Elena . . . . .	. .	. .	. .	207	222
Principe Umberto. . . . .	. .	. .	. .	207	222
Duca di Aosta	205	230	. .	207	222
Duca degli Abruzzi	205	230	. .	207	222
America	205	230	. .	207	222
Verona	205	230	. .	207	222
Palermo	190	215	165	191	203

La Veloce.

PIROSCAFI	STATI UNITI		PLATA		CENTRO AMERICA
	Nuova York Boston e Filadelfia	Nuova Orleans	Scali al Brasile (Rio de Janeiro e Santos)	Montevideo e Buenos Aires	
Duca di Genova	205	230	207	222	..
Stampalia	205	230	207	222	..
Europa	195	220	196	208	..
Savoia	195	220	196	208	220
Siena	190	215	191	203	215
Bologna	190	215	191	203	215

Lloyd Italiano.

PIROSCAFI	STATI UNITI		PLATA	
	Nuova York Boston e Filadelfia	Nuova Orleans	Scali al Brasile (Rio de Janeiro e Santos)	Montevideo e Buenos Aires
Principessa Mafalda . . . . .	..	..	217	232
Taormina	205	230	207	222
Caserta	195	220	196	208
Cordova	195	220	196	208
Indiana	195	220	196	208
Luisiana	195	220	196	208

Italia.

PIROSCAFI	STATI UNITI		CANADA (Halifax)	PLATA		
	Nuova York Boston e Filadelfia	Nuova Orleans		Scali al Brasile (Rio de Janeiro e Santos)	Monte- video e Buenos Aires	Rosario di Santa Fè
Ancona	205	230	..	207	222	..
Italia	195	220	..	196	208	..
Brasile	195	220	..	196	208	..
Napoli	190	215	165	191	203	..
Ravenna . . . . .	..	..	..	186	193	198
Toscana . . . . .	..	..	..	186	193	198

Lloyd Sabaudo.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York Boston e Filadelfia)	PLATA	
		Scali al Brasile (Rio de Janeiro e Santos)	Montevideo e Buenos Aires
Tomaso di Savoia	205	207	222
Principe di Udine	205	207	222
Re d'Italia	195	196	208
Regina d'Italia	195	196	208

Norddeutscher Lloyd.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Berlin	205
Königin Luise	195
König Albert	195
Prinzess Irene	195
Barbarossa	195
Friedrich der Grosse	195
Neckar	190

Hamburg-Amerika Linie.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	PLATA	
		Scali al Brasile (Rio de Janeiro e Santos)	Montevideo e Buenos Aires
Moltke	195	196	208
Hamburg	195	196	208
Cincinnati	195	..	..
Cleveland	195	..	..
Batavia	170	172	183

Cyp. Fabre & C.ie

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Patria	195
Canada	195
Sant'Anna	195
Venezia	195
Madonna	195

Société Générale de Transports maritimes à vapeur.

PIROSCAFI	PLATA	
	Scali al Brasile (Rio de Janeiro e Santos)	Montevideo e Buenos Aires
Valdivia	191	203
Salta	191	203
Paranà	186	198
Plata	186	198
Pampa	186	198
Formosa	186	198
Algérie	176	183

Transatlantica Italiana.

PIROSCAFI	Stati Uniti (Nuova York)	PLATA	
		Scali al Brasile (Rio de Janeiro e Santos)	Montevideo e Buenos Aires
Garibaldi	195	196	208
Cavour	195	196	208

Siculo-Americana.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	PLATA	
		Scali al Brasile (Rio de Janeiro e Santos)	Montevideo e Buenos Aires
San Guglielmo	205	207	222
San Giorgio	195	196	208
San Giovanni	195	196	208

Anchor Line.

PIROSCAFO	STATI UNITI	
	Nuova York	Nuova Orleans
Italia	175	200

Compagnie Générale Transatlantique.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Da Modane a Nuova York, via Havre) (1)
France	205
La Provence	200
La Lorraine	195
La Savoie	195
Rochambeau	195
Chicago	190

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

Roma, addì 9 aprile 1915.

Il Commissario Generale
GALLINA.

2. Relazione del Commissariato dell'emigrazione sul procedimento seguito per la determinazione dei noli massimi per il trasporto degli emigranti nel secondo quadrimestre 1915.

(15 aprile 1915).

Per la determinazione dei noli per il trasporto degli emigranti nel secondo quadrimestre (maggio-agosto) del corrente anno, il Commissariato ha proceduto, come di consueto, in conformità dell'art. 14 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, invitando i vettori a presentare le loro proposte e chiedendo in pari tempo i pareri delle Camere di commercio delle principali città marittime del Regno e le informazioni agli Ispettorati dell'emigrazione nei porti. Si è anche rivolto ai RR. Consoli all'estero perchè comunicassero i loro rapporti sulle tariffe di trasporto da quei porti dei passeggeri di terza classe in viaggi transatlantici. E a norma dello stesso articolo ha invitato la Direzione generale della Marina mercantile a manifestare il suo competente parere al riguardo.

Si espongono brevemente qui appresso i risultati delle indagini esperite e le deduzioni concretate nella discussione dell'importante argomento.

Proposte dei vettori.

Nell'esaminare le proposte presentate dai vettori, si rileva che, ad eccezione dei « Norddeutscher Lloyd » e della « White Star Line » (pei soli due piroscafi *Cretic* e *Celtic*, la cui proposta supera di lire cinque quella precedente), tutti gli altri vettori hanno mantenuto inalterate le proposte da essi presentate in occasione della determinazione dei noli attuali. Si noti che il « Norddeutscher Lloyd », mentre propose un aumento generale di dieci lire sui noli in corso, fece proposte inferiori a quelle precedenti, di dieci lire pel piroscafo *Berlin* e di cinque per gli altri piroscafi, escluso il *Neckar* pel quale chiese cinque lire in più.

Alcuni vettori dichiararono che, date le peggiorate condizioni del traffico, sarebbe stato logico presentare proposte superiori

alle precedenti; ma se ne sono astenuti, ritenendo queste più rispondenti alle esigenze della situazione, nonchè all'interesse generale e a quello dei passeggeri, e anche in considerazione della riduzione di velocità applicata sulla linea del Sud America, che dovrà essere mantenuta e che potrà anche estendersi, ove occorra, alla linea del Nord America.

L'« Anchor Line », come nella precedente circostanza, non fece proposte concrete e dichiarò di rimettersi alla equanimità del Commissariato, sia pel nolo definitivo al piroscafo *Italia* che pei noli provvisori ai piroscafi *Transylvania* e *Tuscania*, per un aumento che dice necessario a coprire le ingenti aumentate spese del caro viveri, carboni, assicurazioni, ecc., nonchè per compensare lo scarso movimento emigratorio, aumento che confidava fosse consentito in ragione di quello che sarebbe stato accordato alle altre Compagnie.

La « Compagnie Générale Transatlantique » chiese, come nel novembre scorso, il mantenimento dei noli attuali, e quindi cinque lire in più sulle richieste precedenti.

Circa le ragioni addotte dai vettori a sostegno delle loro proposte, esse si possono riassumere come appresso:

- a) scarsissimo movimento emigratorio, tanto in partenza che in arrivo;
- b) forte aumento nelle spese di esercizio per l'elevatissimo costo del carbone, per le assicurazioni contro i rischi di guerra e per il rincaro di tutti gli altri generi di consumo;
- c) ingenti perdite subite dalle navi che trasportano passeggeri, che per la loro limitata capacità non possono profittare che in assai scarsa misura del traffico delle merci d'importazione, mentre quello di esportazione è diminuito in seguito ai divieti emanati.

Pareri ed informazioni.

Le Camere di commercio di Napoli, Messina e Palermo espressero parere favorevole ad un aumento dei noli. La prima dichiarò di rimettersi al Commissariato per la determinazione della giusta misura dell'aumento; la seconda disse che, perdurando la scarsità del traffico emigratorio e il costo rilevante dell'esercizio della

navigazione, carbone in ispecie, riteneva che i noli dovessero essere aumentati almeno del 10 per cento; la terza era d'avviso che l'aumento s'imponesse, sia per il rincaro dei noli in generale, sia per l'aumentato costo del carbone, per gli altri premi di assicurazione ed anche per le gravi difficoltà della navigazione. La Camera di commercio di Venezia, riferendosi, come al solito, ai noli delle merci, disse che si mantenevano, in generale, elevatissimi per l'arrivo, mentre quelli delle merci in partenza avevano subito un aumento di gran lunga minore e in parecchi casi erano rimasti identici a quelli dell'anno scorso. Aggiunse che, date le attuali contingenze politiche, era difficile fare previsioni per un futuro anche prossimo; riteneva però improbabile che ulteriori forti aumenti avessero a verificarsi.

La Camera di commercio di Genova, quantunque sollecitata, non ha partecipato il suo parere.

Gli Ispettori dell'emigrazione di Genova, Napoli e Palermo, proposero di non portare alcuna variazione alle tariffe vigenti. L'Ispettore di Genova dichiarò che si riferiva soltanto al Sud America, non avendo elementi sufficienti per estendere l'esame ai noli per l'America del Nord. Egli basava la sua proposta sul considerevole risparmio che i vettori possono realizzare in seguito all'accordata riduzione di velocità sulla linea del Sud e sul recente aumento consentito sui noli, pur riconoscendo che l'industria del trasporto degli emigranti aveva risentito una forte ripercussione dall'attuale situazione internazionale. Rilevava bensì che negli ultimi quattro mesi novembre-febbraio si è avuta una sensibile diminuzione negli espatri in confronto al corrispondente periodo precedente, mentre si è pure avuta una certa diminuzione anche nei ritorni nello stesso periodo. Ma d'altra parte non poteva dirsi altrettanto per le merci, il cui traffico è attivissimo in questi momenti, citando ad esempio l'importazione del caffè che è andata sempre aumentando con noli abbastanza elevati. Riconosceva infine che sono in continuo rialzo i prezzi delle vettovaglie e del carbone messo a bordo, il cui costo oscillava da lire 80 a 81 la tonnellata.

Anche l'Ispettore di Napoli giustificava la sua proposta, tenendo conto dell'aumento di cinque lire accordato pel quadrime-

stre in corso, pur ammettendo che il carbone e le carni congelate avevano subito aumento di prezzi.

L'Ispettore di Messina si dichiarò favorevole a qualche aumento sui noli in vigore, in considerazione dell'alto prezzo del carbone e del continuo aumento nel costo delle derrate, nonché della sensibile diminuzione del movimento emigratorio.

Noli in porti esteri.

Continua la sospensione del servizio in varii porti esteri Europei, in conseguenza della guerra, e in molti altri è limitato alla sola bandiera nazionale.

Dai rapporti dei RR. Consoli finora pervenuti risulta :

a *Rotterdam* si riscontrà un lieve aumento nei noli per New York (da 212.50 a 220) praticato dalla « Holland American Line » ;

a *Patrasso*, in seguito alla inazione delle linee estere, i noli per New York sono fortemente aumentati e la « Transatlantica Ellenica », la sola in servizio, fa prezzi a piacere ;

a *Marsiglia*, è rimasto invariato il nolo di lire 240 praticato dai « Transports Maritimes » per le destinazioni del Sud America nel quadrimestre scorso ; la « Cyp Fabre » ha aumentato da 200 a 230 il nolo per New York, mentre la « Compagnie Générale Transatlantique » lo ha ridotto da 222.35 a 200. Quel Console generale dichiara che non si prevedono prossimi cambiamenti, i quali tuttavia sono possibili in vista della situazione creata dalla guerra alla navigazione transoceanica ;

all'*Havre* si è verificato un aumento di 20 lire sui noli per New York della « Transatlantique » (da 160 a 180, non compresa la tassa di sbarco), mentre è rimasto invariato il nolo di lire 240 per il Plata della Società « Chargeurs Réunis ». Il reggente il Consolato aggiunge che i prezzi sono suscettibili di variazioni da un momento all'altro e non sorprenderebbe che aumentassero per il forte rincaro del carbone ; che i piroscafi partono irregolarmente e con pochi passeggeri, mentre il traffico delle merci abbonda ed è eccellente ;

a *Christiania* sono rimasti invariati i prezzi del quadrimestre precedente ;

a *Cadice* si è avuto un considerèvole aumento nei noli pel Sud (da 197 a 235 e 255); è stato praticato altro aumento di circa 30 lire per Avana e di circa 10 lire per altre destinazioni del Centro America, come pure di oltre 8 lire per New York. Quel Console dice che tali aumenti sono da attribuirsi al rincaro del carbone;

a *Barcellona* le Compagnie « Transports Maritimes » e « Austro Americana » hanno sospeso il servizio; la « Transatlantica di Barcellona » non ha ancora pubblicate le tariffe. Le Compagnie italiane praticano tutte per il Sud America lo stesso nolo che va da 213.50 a 242.70, secondo i vapori; la « Pinillos Izquierdo » pratica pure il nolo di 213.50 e « La Veloce » pel Centro America fa pagare lire 242.70;

a *Lisbona* è cessato il servizio delle Compagnie tedesche ed è ripreso in parte quello delle Compagnie di altri paesi belligeranti, ma irregolarmente. Le Compagnie dei paesi neutrali proseguono come prima il servizio, ma con movimento molto ridotto dei passeggeri in partenza, mentre i ritorni sono stati più numerosi che nel corrispondente periodo dell'anno scorso. Si riscontrano lievi aumenti sui noli di terza classe praticati in novembre;

a *Saint Nazaire* sono rimasti invariati a 200 franchi i noli praticati dalla « Compagnie Générale Transatlantique » pel Centro America.

Anche dai porti Americani molte Compagnie hanno sospeso i viaggi per l'Europa. E così da *Montreal* agiscono due sole Compagnie, l'« Allan Line » e la « Canadian Pacific », con prezzi lievemente rialzati. Da *Filadelfia* fa servizio per l'Italia il solo piroscafo *Ancona* della Società « Italia », praticando il nolo di lire 225, come pel quadrimestre precedente, coll'aggiunta però dei tre dollari per la nuova tassa di guerra entrata in vigore recentemente. Il prepagato dall'Italia ha subito un aumento di cinque lire. A *Nuova Orleans* sono rimasti inalterati i noli della « Compagnie Générale Transatlantique » per l'Havre e per l'Italia. Il Console di *Santos* riferisce che i prezzi per l'Italia praticati dalle Compagnie italiane (le sole che fanno il servizio) sono tornati allo stesso livello cui erano prima della guerra e sono rimasti invariati i prepagati che erano normali. A *Buenos Aires* sono stati ridotti sensi-

bilmente i noli per l'Italia praticati in novembre e dicembre, e cioè: da 297 a 255 quelli delle Società « Navigazione Generale Italiana », « Veloce » e « Lloyd Sabaudò »; da 307 a 270 quelli del « Lloyd Italiano »; da 265 a 225 quelli dell' « Italia » e della « Transatlantica Italiana », e sono rimasti pressochè invariati i preparati dall'Italia a Buenos Aires.

La R. Legazione in Panama informa che il nolo da *Colon* a Genova è tuttora quello di 50 dollari in oro che si praticava in novembre.

Considerazioni e conclusioni.

Indagini e confronti che si facessero sul movimento emigratorio e sui prezzi dei carboni e delle derrate alimentari porterebbero di conseguenza ad un aumento dei noli pel prossimo quadriestrate. Non si può negare che, data la presente situazione internazionale ed il divieto di emigrare agli individui dai 18 ai 39 anni imposto col R. decreto 6 agosto 1914, le condizioni attuali dell'industria dei vettori siano poco favorevoli per quanto riguarda il trasporto degli emigranti.

Ma la questione essenziale da prendersi in considerazione è la seguente. Sono i noli per il trasporto degli emigranti nell'attuale misura sufficientemente compensatori? Hanno essi cioè raggiunto quel limite che dovrebbe considerarsi come massimo, anche in proporzione ai prezzi di passaggio per la prima e soprattutto per la seconda classe?

Evidentemente per dare una risposta completamente esauriente bisognerebbe avere, per ogni singolo vapore, elementi così particolareggiati che sfuggono alle indagini del Commissariato, anche per la brevità del tempo nel quale debbono compiersi le pratiche per la fissazione dei noli. Ma è generalmente noto che l'importo del vitto di un emigrante non sorpassa la lira al giorno, mentre il trattamento dei passeggeri di classe cagiona al vapore una forte passività. Ora la sproporzione fra il trattamento degli emigranti e quello dei passeggeri, specialmente di seconda classe, in particolar modo sulle linee del nord, è tale da non giustificare anche lontanamente la tenue differenza di prezzo fra le due classi, differenza che scende molte volte a poco più di cento lire.

Queste osservazioni contengono la risposta al secondo quesito, che cioè il nolo in vigore per emigranti e per ogni singolo vapore deve considerarsi come massimo, oltre il quale non sarebbe il caso di andare; sarebbe invece ben più giusto che venissero aumentati i prezzi di classe. Perciò il Commissariato ritiene che, malgrado le speciali circostanze del momento le quali potrebbero giustificare una modificazione dei noli, non sia il caso di addivenirvi, data la cifra che essi hanno ormai raggiunta. Di più bisogna tener conto della riduzione di velocità accordata ai vettori per la linea del Sud, riduzione che il Commissariato si dichiara disposto fin d'ora a prendere in considerazione anche per la linea del Nord, e che consente, in confronto ai noli per il quadrimestre in corso, un vantaggio ben più rilevante che l'aumento eventuale di un 5%. Nè è anche da dimenticare che mai, come nel momento presente, fu più redditizio il traffico delle merci.

Per le suddette considerazioni, alle quali si associò, esprimendo parere in tutto conforme, la Direzione generale della Marina mercantile, il Commissariato decise di non accogliere le domande di aumento presentate dai vettori e comunicò loro che sarebbe stato disposto a mantenere in vigore i noli già stabiliti per il primo quadrimestre.

Tutte le Società accettarono questa determinazione, meno la « White Star Line » che rifiutò, dichiarando di voler seguire la procedura prevista dall'art. 14 della legge per la fissazione dei noli da parte del Ministro degli Affari Esteri, dopo sentito il Consiglio Superiore di Marina.

L'on. Consesso, al quale furono inviati gli atti della controversia ed un pro-memoria della Compagnia, essendosi, con duplice parere (1), dichiarato favorevole al giudizio del Commissariato, i noli per la predetta Compagnia furono stabiliti col Decreto ministeriale in data 13 aprile 1915, che figura a pag. 19, mentre quelli per le altre Compagnie sono stati approvati con la deliberazione del Commissariato del 9 stesso mese, che fa seguito al decreto predetto.

(1) Vedasi l'*Allegato E* a pag. 129 e seg.