

Anno XVI — Num. 4

=Luglio-Agosto 1917 =

BOLLETTINO DELLA EMIGRAZIONE

PUBBLICAZIONE DEL

R. COMMISSARIATO DELLA EMIGRAZIONE

STABILIMENTO TIPOGRAFICO
:: Soc. CARTIERE CENTRALI ::
Via Appia Nuova, 234-A - ROMA

SOMMARIO

DEL N. 4 DELL'ANNO 1917

Decreti e relazioni sui prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti nei singoli quadrimestri dell'anno 1917

Decreto del Ministro degli Affari Esteri sui noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 1° quadrimestre 1917	Pag. 7
Procedimento seguito per la determinazione dei noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 1° quadrimestre 1917	„ 9
Deliberazione del Commissariato dell'emigrazione sui noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 2° quadrimestre 1917	„ 24
Procedimento seguito per la determinazione dei noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 2° quadrimestre 1917	„ 25
Deliberazione del Commissariato dell'emigrazione sui noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 3° quadrimestre 1917	„ 30
Procedimento seguito per la determinazione dei noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 3° quadrimestre 1917	„ 31
<i>Allegati alle Relazioni :</i>	
ALLEGATO A) Noli massimi stabiliti dal 1° quadrimestre 1902 fino al 3° quadrimestre 1917, confrontati coi noli proposti dai vettori per gli ultimi tre quadrimestri	„ 34
ALLEGATO B) Noli praticati in alcuni porti esteri per il trasporto dei passeggeri di 3° classe nel 3° quadrimestre 1916 e nel 1° e 2° quadrimestre 1917.	„ 64
ALLEGATO C) Piroscafi addetti al trasporto degli emigranti, iscritti in patente per l'anno 1917	„ 83
ALLEGATO D) Noli effettivamente praticati dai vettori negli ultimi quattro mesi del 1916 e nei primi otto mesi del 1917	„ 86
ALLEGATO E) Parere del Consiglio Superiore di Marina sui noli per il 1° quadrimestre 1917	„ 92
ALLEGATO F) Memoriale dei Vettori relativo ai noli degli emigranti (1° quadrimestre 1917)	„ 97
Ordinanza commissariale relativa allo svincolo della cauzione suppletiva prestata dalla Società "La Veloce", a garanzia delle operazioni relative al trasporto di emigranti, con viaggio gratuito, diretti al Brasile	„ 102

La legge sull'emigrazione (art. 14) e il relativo regolamento (art. 56) dispongono che i prezzi dei noli approvati dal Commissariato pel trasporto degli emigranti debbono essere resi pubblici anche nel proprio Bollettino. E perciò si provvede, con questa puntata, a quanto la legge dispone.

Sarà opportuno ricordare che il Commissariato provvede all'approvazione dei noli, uditi i pareri della Direzione Generale della Marina Mercantile e delle Camere di Commercio delle più importanti città marittime italiane, tenendo conto altresì delle informazioni procurate dagli Ispettori d'emigrazione, dalle Camere italiane di Commercio all'estero e dai R. Consoli nei principali porti stranieri, capo di linee per i viaggi transatlantici.

Tali notizie ed i pareri così raccolti sono messi in rapporto con le informazioni di vario genere e con le considerazioni di carattere economico, salariale, ecc. ecc., che costituiscono le basi di giudizio per una equa determinazione del nolo.

Per ciò che si riferisce ai singoli quadrimestri dell'anno 1917, il Commissariato, avute le proposte dei Vettori per le diverse linee e per ciascun piroscafo che avrebbe dovuto essere destinato a trasportare gli emigranti in America, si procurò i pareri e le informazioni a norma di legge.

In seguito a tali informazioni furono fissati i prezzi del noli, per i tre quadrimestri dell'anno in corso, nella stessa misura indicata per i singoli quadrimestri del 1916.

PREZZI DEI NOLI

pel trasporto degli emigranti nei singoli quadrimestri dell'anno 1917 ⁽¹⁾

1° QUADRIMESTRE 1917

1. Decreto del Ministro degli affari esteri che stabilisce i noli massimi per il trasporto degli emigranti nel primo quadrimestre 1917.

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

Viste le proposte dei noli per il trasporto degli emigranti nel 1° quadrimestre 1917, presentate dalle Società di navigazione cui fu concessa patente di vettore per l'anno 1916;

Tenuto conto delle informazioni raccolte, a norma dell'art. 14 della legge sull'emigrazione, sulle condizioni generali del mercato dei noli e sui prezzi per il trasporto dei passeggeri di terza 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, Messina e Venezia;

Esaminate le ragioni addotte dalle Compagnie a sostegno delle loro domande, nonchè le considerazioni per cui il Commissariato dell'emigrazione non ha creduto di approvare le proposte di noli dalle medesime Compagnie presentate, proponendo invece il mantenimento dei noli già stabiliti per gli ultimi tre quadrimestri;

Vista la deliberazione del Commissariato dell'emigrazione in data 9 dicembre 1915 ed il susseguente nostro decreto in

(1) Il Decreto 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. 296 del 18 dicembre 1916, n. 84 del 10 aprile e n. 190 dell'11 agosto 1917.

data 10 gennaio 1916, coi quali si approvavano i noli massimi pel trasporto degli emigranti per il 1° quadrimestre 1916;

Visto il nostro decreto in data 12 aprile 1916, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 15 stesso mese, e la deliberazione del Commissariato dell'emigrazione in data 3 agosto 1916, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 7 stesso mese, che riconfermavano rispettivamente per il 2° e 3° quadrimestre 1916 i noli fissati per il primo;

Sentito il parere del Consiglio Superiore di Marina;

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

DECRETA :

I noli massimi determinati per il trasporto degli emigranti durante il 1° quadrimestre dell'anno 1917 sono nuovamente confermati, per tutte le Società vettrici, nella stessa misura già stabilita per i tre quadrimestri dell'anno che volge al termine, senza alcun pregiudizio delle deliberazioni circa le concessioni delle patenti di vettore per il 1917.

Roma, addì 15 dicembre 1916.

Il Ministro

S. SONNINO.

2. Procedimento seguito per la determinazione dei noli massimi per il trasporto degli emigranti nel primo quadrimestre 1917.

(20 dicembre 1916)

La determinazione dei noli per il trasporto degli emigranti cui il Commissariato è chiamato a norma dell'art. 14 della legge, assume, nelle presenti anormali condizioni economiche, una particolare importanza; le difficoltà di venire ad un accordo coi vettori sono maggiori. Essi non hanno creduto di accogliere la proposta fatta dal Commissariato, tendente a mantenere invariate le tariffe in corso e, concordemente, hanno dichiarato di voler seguire la procedura prevista dall'articolo sopra citato che prevede il ricorso al Consiglio Superiore di Marina.

Sono stati pertanto inviati a quell'onorevole Consesso tutti gli atti della controversia, di cui si dà conto sommariamente qui appresso.

PROPOSTE DEI VETTORI.

Le proposte presentate dalla maggior parte delle Compagnie di navigazione per il 1° quadrimestre del prossimo anno sono state elevatissime e superarono di circa il 50 per cento i noli attualmente in vigore, con un aumento sulle proposte precedenti che varia fra 30 e 55 lire, secondo i piroscafi e secondo le linee.

Soltanto la «Cyp. Fabre & C.ie» ha proposto il mantenimento dei noli attuali, dichiarando però che intendeva usufruire dell'eventuale aumento che venisse corrisposto ad altre Compagnie.

Nell'allegato A alla presente relazione sono indicati i noli proposti dalle Compagnie per tutti i piroscafi, di fronte ai quali sono indicati soltanto i noli massimi già consentiti, limitatamente ai piroscafi presentemente iscritti in patente.

I vettori in generale, all'infuori della Società « Fabre », fecero appello al Commissariato per un'accurata revisione delle tariffe e per ottenere quegli aumenti ripetutamente richiesti, che dicono reclamati dalle eccezionali condizioni dell'ora presente, e tali da permettere l'esercizio della navigazione senza perdite. Osservarono, anzitutto, che i noli attuali sono gli stessi che furono fissati pel 1° quadrimestre 1915, e quindi nessuna variazione è stata apportata nel periodo di due anni; ciò che farebbe supporre che in questo frattempo nessun elemento nuovo sia venuto a turbare l'esercizio della navigazione, mentre, purtroppo, si è avuta la guerra con tutte le sue inevitabili ripercussioni sull'economia generale del Paese e conseguentemente anche sulle spese d'esercizio della loro industria. Aggiunsero che le ripetute istanze per ottenere un congruo aumento dei noli per emigranti non ebbero accoglimento nemmeno in parte, ad onta del progressivo aggravamento delle condizioni di esercizio. Infatti nel novembre 1914, epoca in cui fu discussa la determinazione dei noli per il 1° quadrimestre 1915, noli che sono tuttora in vigore, il prezzo del carbone era di lire 50 a tonnellata; oggi tale prezzo è di lire 200, ossia quadruplicato. I viveri e i generi di consumo hanno subito gli aumenti che sono ben noti e non occorre documentare. Il premio di assicurazione contro i rischi di guerra, da 0,80 per cento del valore della nave, ha raggiunto ora il 7 per cento netto, ossia, in altri termini, un aggravio di circa 300,000 lire a viaggio; così che l'introito di un viaggio a carico completo di emigranti non è nemmeno sufficiente per pagare il detto premio. Alle suddette maggiori spese devesi aggiungere l'aumento delle paghe agli equipaggi, di difficile reclutamento, e l'elevatezza del cambio per gli acquisti all'estero. Dal canto loro le Compagnie hanno cercato di controbilanciare i maggiori oneri aumentando le tariffe dei passeggeri di classe e ritoccando quelle delle merci fin dove lo consentivano i valori delle poche merci di cui è ancora permessa l'esportazione.

Tutte le Compagnie italiane presentarono infine speciale domanda perchè fosse loro consentito di praticare per gli emi-

granti esteri (e specialmente Greci ed Orientali) un nolo sensibilmente superiore a quello che sarà accordato per gli italiani, che proposero quasi concordemente nella misura di lire 400.

Qualche Compagnia dichiarò perfino che, se non intervengono provvedimenti tali da modificare sensibilmente l'attuale rapporto fra spese e noli, sarà costretta a sospendere i servizi in attesa di migliori eventi.

PARERI ED INFORMAZIONI.

Furono richiesti i pareri e le informazioni di legge. La Camera di commercio di Messina si è dichiarata favorevole alla conferma dei noli vigenti, in considerazione dei ritorni remunerativi. Quella di Napoli opinò per la concessione di un congruo aumento, in considerazione dello scarso tonnellaggio disponibile e dei rincari in genere. Un aumento del 25 % sui noli attuali, anzichè del 30 % come aveva proposto per il quadrimestre in corso, fu ritenuto applicabile dalla Camera di Commercio di Genova, in vista della presumibile diminuzione del costo del combustibile, in confronto degli altri elementi di spesa che rimangono invariati o si rilevano in aumento, come i premi di assicurazione. Si dichiarò contraria al principio che gli utili ricavati dall'esercizio di altri rami dell'industria della navigazione debbano influire a mantenere bassi i noli pel trasporto degli emigranti e reputò invece doversi esaminare separatamente il costo di tale servizio. La Camera di Palermo, infine, tenuto presente il generale rincaro dei noli e dei carboni, nonchè l'aumento dei premi di sicurtà e delle paghe al personale, espresse parere che i noli in vigore possano essere riconfermati per il 1° quadrimestre 1917.

Gli Ispettori dell'emigrazione di Napoli, Palermo e Messina, pur rilevando i maggiori rialzi nei prezzi di costo dei carboni e dei generi alimentari, furono concordi per il mantenimento dei noli in corso, in considerazione dell'alto nolo dei passeggeri e delle merci. L'Ispettore di Palermo aggiunse che, per quanto l'emigrazione sia limitata, pure, per l'esiguo

numero di piroscafi adibitivi, le Compagnie ritraggono guadagni per nulla trascurabili nel loro complesso, poichè quei pochi piroscafi partono quasi completi. Lo stesso Ispettore informò inoltre, per comunicazione ricevuta dalla locale Camera di Commercio, che i noli merci per New York furono aumentati dall'agosto u. s. di circa il 20 %.

L'Ispettore dell'emigrazione di Genova, dopo aver dimostrato che, per le ridotte partenze e per lo scarso numero di emigranti imbarcati, i vettori hanno ritratto ben poco lucro dal traffico per l'America del Sud e che, d'altra parte, le spese di esercizio sono vertiginosamente aumentate (carboni, generi di vettovagliamento, salari ed assicurazioni), si espresse per un aumento dei noli per il prossimo quadrimestre in quella misura che il Commissariato credesse più opportuna.

NOLI IN PORTI ESTERI.

Notizie sull'andamento dei noli di 3^a classe per viaggi transatlantici si ebbero per i seguenti porti esteri:

Marsiglia (Rapporto del R. Console Generale). — Il difetto di mano d'opera, la presenza di sottomarini nemici nel Mediterraneo, la difficoltà di ottenere il passaporto e infine la requisizione di gran numero di vapori da parte di quel Governo hanno reso pressochè nullo in quel porto il movimento dei passeggeri di terza classe per l'America. Dalle cifre inviate risulta che la Società « Transports Maritimes », che attualmente effettua una sola partenza per l'America del Sud ogni due mesi, ha portato il nolo di terza classe da lire 259.20, quale era nel mese di luglio u. s., a lire 276, e che la « Compagnie Générale Transatlantique » per New York ha elevato il prezzo da lire 216 a 230.

Lisbona (Rapporto del R. Console). — Lievi differenze sui noli praticati in luglio, dovute al cambio della moneta. Il « Lloyd Royal Hollandais » ha praticato un aumento di 5 mila reis, impostogli dal trust delle Compagnie di vapori neutrali pel Brasile. Altrettanto aumento ha praticato la « Fabre » per New York e Boston (nolo attuale lire 239.13).

Cadice (Rapporto del R. Console). — Aumenti praticati da entrambe le Compagnie (« Transatlantica di Barcellona » e « Pinillos Izquierdo »), che variano da lire 12 a 14 per il Sud; aumento di lire 17 per i porti del Centro America (nolo attuale lire 336); aumento di oltre lire 24 per New York (nolo attuale lire 300.10).

Liverpool (Rapporto del R. Console Generale). — I prezzi attuali sono identici a quelli del luglio scorso per tutte le destinazioni, e cioè: per gli Stati Uniti vanno da un minimo di lire 191 ad un massimo di 222, secondo i piroscafi; per il Canada, da lire 184 a 197, e per il Sud America la « Pacific Line » pratica lire 252.50.

Rotterdam (Rapporto del R. Console Generale). — La Compagnia « Holland Amerika Lijn », l'unica in servizio, ha portato un aumento del 30 % sui noli di 3^a classe per New York, elevandoli da lire 362.50 a lire 430.

Glasgow (Rapporto del R. Console). — Invariati i noli del quadrimestre precedente.

Patrasso (Rapporto del R. Console Generale). — La « Transatlantica Ellenica », che non ha concorrenti, pratica noli a capriccio per New York, che qualche volta superano le 400 lire italiane.

New York (Rapporto della Camera di Commercio Italiana). — Dal giugno scorso la « White Star Line » ha elevato di 5 dollari il nolo per l'Italia, portandolo da dollari 45 a 50; le altre Compagnie lo hanno lasciato invariato, e cioè: « Lloyd Italiano », « Navigazione Generale Italiana », « Veloce », « Lloyd Sabaudò », « Transatlantica Italiana » e « Sicula Americana », facendo pagare dollari 45; « Fabre Line » dollari 34. La Società « Italia » ha sospeso il servizio.

Boston (Rapporto del R. Console in data 28 agosto 1916). — La Compagnia « White Star Line », l'unica che in passato esercitasse regolare servizio fra Boston e l'Italia, continua a mantenere sospese le partenze da quel porto.

Buenos Ayres (Rapporto del R. Console Generale in data 6/10/1916). — Rilevasi che dal febbraio 1916, data del

precedente rapporto, i noli di 3^a classe per l'Italia e per le altre destinazioni (Spagna e Portogallo) subirono una sensibile diminuzione, come pure i prepagati dall'Italia.

Rio de Janeiro (Rapporto del R. Console in data 26 settembre 1916). — Invariati i noli comunicati precedentemente avvertendosi però che la stabilità di tali noli continua ad essere relativa, riscontrandosi variazioni quasi sempre in aumenti nei prezzi.

Bahia (Rapporto del R. Vice Console in data 4/10/1916). — Invariati i noli del quadrimestre scorso, e cioè: la Compagnia « Chargeurs Réunis » pratica per Bordeaux lire 240; la « Sud-Atlantique » per Lisbona, Vigo e Bordeaux lire 223; la « Royal Mail » per Lisbona e Southampton lire 231; la « Pacific S. N. Co » per Cherbourg lire 231; e la « France Amérique » per Marsiglia, Genova e Napoli lire 200. Nei detti prezzi non è compresa la tassa d'imbarco di Reis 5000.

Pernambuco (Rapporto del R. Console in data 1/10/1916). — Si nota un aumento di circa 10 lire (da 230 a 240) sui noli praticati nel quadrimestre scorso, aumento dovuto esclusivamente al cambio della moneta.

PARERE DELLA DIREZIONE GENERALE DELLA MARINA MERCANTILE.

Di quanto è stato esposto più sopra fu data comunicazione alla On. Direzione Generale della Marina mercantile, la quale, uniformandosi in gran parte alle ragioni addotte dai vettori, ha proposto un aumento generale del 25 % ed un aumento del 5 % in più per la linea dell'America del Sud, sulla quale ritiene gravino maggiormente le maggiori spese della navigazione.

La predetta Direzione Generale nel presentare la sua proposta espresse la convinzione che, per determinare equamente i noli per il trasporto degli emigranti, non basta prendere a base soltanto i nuovi oneri che si sono venuti aggiungendo entro il quadrimestre in corso, quali l'aumento dei premi di assicurazione e l'aumento dei viveri, ma conviene mettere a raf-

fronto le condizioni esistenti all'epoca in cui i noli attuali vennero stabiliti con quelle che si verificano in questo momento. Ritenne che le più importanti variazioni avvenute nei fattori determinanti i noli stessi siano dovute:

al carbone che aumentò da 50 lire la tonnellata a 200, così che per una nave che viaggiasse a velocità sempre più ridotta la spesa di combustibile sarebbe aumentata di circa l'80 % e dovrebbe sopportarne una quadrupla navigando alla stessa velocità;

alle spese di assicurazione che salirono dall'1 al 7 %, ciò che portava per ogni viaggio una spesa sette volte maggiore di quella sopportata prima;

alle spese per paghe ed assicurazione degli equipaggi, per i viveri e per il cambio per acquisti all'estero, aumentate in una proporzione a tutti nota.

Accennò inoltre alla notevole diminuzione del traffico delle navi in servizio di emigrazione ed aggiunse come, pur essendo state ridotte le partenze, il numero dei passeggeri trasportati fosse molto inferiore rispetto a quello degli emigranti e la diminuzione nel peso delle merci trasportate si verificasse solo in modo molto accentuato nei viaggi di andata, da non riuscire possibile la massima utilizzazione dei piroscafi sia per il ridotto movimento dei passeggeri, sia perchè i viaggi di andata non possono venir fatti a carico completo, come avveniva prima che fossero emanati i decreti di restrizione delle esportazioni.

La stessa Direzione Generale aggiunse che da tutto ciò risultava evidente che i noli degli emigranti stabiliti nel 1° quadrimestre 1915 non corrispondevano più alle nuove condizioni del traffico e che, se essi fossero rimasti inalterati avrebbero portato ad una più rilevante riduzione dei profitti ricavati dal trasporto delle merci. E che ciò fosse vero risultava anche dalle notizie fornite dai RR. Consoli nei porti esteri, nei quali porti i noli di 3^a classe per viaggi transatlantici sono stati successivamente aumentati; e d'altra parte era noto che le Società che hanno solo piroscafi da carico hanno ottenuto profitti molto superiori a quelli delle Società che hanno piro-

scafi da passeggeri, e ciò era dovuto particolarmente al fatto di essersi ridotto il movimento dei passeggeri e che i noli per gli emigranti non seguirono il rialzo generale di tutti i noli.

Dichiarò infine che dalle considerazioni svolte e dal fatto che anche se la guerra finisse entro il corrente anno, le cause che portano al rialzo dei noli permarranno sicuramente per diverso tempo ancora, mentre il prezzo del carbone difficilmente scenderà al disotto di 150 lire la tonnellata, nasce il convincimento che i noli attuali debbano essere aumentati.

In ultimo circa il nolo per gli emigranti esteri, specialmente greci ed orientali, tenendo presente che la legge anche col principio affermato nell'art. 6 tende però essenzialmente ad essere una legge protettiva dell'emigrante italiano, espresse parere che convenga, salvo sempre l'adesione di questo Commissariato, di accordare ai vettori di riscuotere un maggior nolo da questi emigranti.

CONSIDERAZIONI DEL COMMISSARIATO

In via preliminare si ritenne opportuno di premettere alcune osservazioni di ordine generale, la cui importanza per il procedimento di determinazione dei noli per il trasporto degli emigranti non sembra sia stata adeguatamente considerata dalle Compagnie vettrici nel fare le loro proposte di elevatissimi aumenti dei noli.

La legge, avendo adottato il sistema della concessione della patente di vettore di emigranti, ha per inevitabile riflesso, determinato il fatto che il servizio del trasporto degli emigranti venisse ad essere esercitato, in via esclusiva, dai piroscafi iscritti in patente; ma sarebbe, evidentemente, infondato il supporre che con tale sistema la legge abbia inteso di fare dell'industria del trasporto degli emigranti un monopolio economico a beneficio dei vettori coalizzati. La esclusività di tale trasporto è certamente un beneficio per i vettori; ma essa è una conseguenza riflessa, per quanto necessaria, di un sistema che fu introdotto per ragioni e per scopi, ai quali

è affatto estranea l'idea di costituire un monopolio. Ad impedire che, in fatto, quella esclusività importasse un vero e proprio monopolio, la legge ha provveduto con la disposizione che attribuisce allo Stato la determinazione dei noli massimi per il trasporto degli emigranti. Tale provvedimento, quindi, ha precisamente la propria ragion d'essere in ciò: nel costituire l'espedito preordinato per impedire che l'esclusività del trasporto, inevitabilmente derivante dal sistema delle patenti, potesse trasformarsi, attraverso la facile coalizione dei vettori, in un vero e proprio monopolio economico, che permettesse ai vettori coalizzati di agire, nella determinazione dei noli, nella condizione propria del monopolista. Ciò importa che l'esclusività del servizio di trasporto degli emigranti, incontestabile beneficio riflesso del sistema delle patenti, non possa disgiungersi dalla competenza attribuita allo Stato di fissare i noli massimi. Le Compagnie vettrici, nel fare le proposte dei noli, non possono prescindere dal considerare che esse godono del beneficio economico dell'esclusività di un servizio non per fatto proprio, ma unicamente per effetto riflesso di un sistema di norme, il cui scopo è ben altro che quello di creare un monopolio. D'altra parte lo Stato, a cui la legge, per impedire che la esclusività del trasporto degli emigranti divenisse un vero e proprio monopolio, attribuisce la determinazione dei noli, non può prescindere dal tener conto, in tale determinazione, anche del fatto che i vettori godono del vantaggio economico dell'esclusività dei trasporti derivante dal sistema della patente. La legge fissa espressamente dei criteri direttivi da seguire nella determinazione dei prezzi, ma il sistema accennato è fondamentale, perchè insito nella stessa ragion d'essere della disposizione, che sottrae al libero apprezzamento dei vettori la determinazione dei noli.

Ciò premesso, sono da valutarsi le proposte di noli avanzate dalle Compagnie. Ad eccezione di una, che ritiene accettabili i noli in vigore, tutte le altre Compagnie propongono un aumento, che supera il 50 %. Le ragioni addotte a giustificazione di tale notevolissimo aumento sono essenzialmente due: la diminuzione del movimento emigratorio e l'aumentato

costo del servizio (aumento del prezzo del carbone, dei generi di consumo, del premio di assicurazione contro i rischi di guerra).

In tesi generale è evidente, che una diminuzione del movimento emigratorio è una diminuzione di traffico e quindi di cespiti per le Compagnie vettrici. Ma anzitutto e da stabilirsi se effettivamente il movimento emigratorio sia in diminuzione e, in secondo luogo, per valutare tale supposta diminuzione del movimento emigratorio agli effetti della determinazione dei noli è necessario tener conto anche di altre circostanze, ed in particolare del numero dei piroscafi in patente e del numero dei viaggi.

Ora, è in primo luogo da notare che se di una diminuzione del movimento emigratorio è esatto parlare rispetto agli anni anteriori allo stato di guerra, non sarebbe altrettanto esatto l'addurre, che il movimento emigratorio, attualmente, sia in diminuzione. A questo riguardo si rileva che nei primi 9 mesi del corrente anno 1916 gli emigranti (stranieri compresi) partiti dai porti del Regno ammontarono a 57,803 contro 34,737 partiti nello stesso periodo del 1915, con un aumento, quindi, di 23,066. Questi dati non suffragano la richiesta di aumento dei noli in quanto viene giustificata con una pretesa continua diminuzione di emigranti.

Ma il criterio più comprensivo per valutare le condizioni del traffico rispetto alla determinazione dei noli è quello di prendere in considerazione la media di emigranti trasportati per viaggio. Il prospetto che segue precisa i dati relativi ai viaggi in partenza compiuti nei primi 9 mesi del 1916 confrontati con quelli relativi allo stesso periodo del 1915.

MESI	ANNO 1915						ANNO 1916											
	Partenze per l'America del Nord			TOTALE			Partenze per l'America del Nord			Partenze per l'America del Sud			TOTALE					
	Numero del viaggio	Numero degli emigranti trasportati	Media per viaggio	Numero del viaggio	Numero degli emigranti trasportati	Media per viaggio	Numero del viaggio	Numero degli emigranti trasportati	Media per viaggio	Numero del viaggio	Numero degli emigranti trasportati	Media per viaggio	Numero del viaggio	Numero degli emigranti trasportati	Media per viaggio			
Gennaio	11	2550	241	10	1913	191	21	4563	217	6	2563	427	3	829	276	9	3392	377
Febbraio	13	3456	266	6	1299	216	19	4755	250	7	5808	830	4	539	132	11	6338	576
Marzo	10	4450	445	8	1414	177	18	5864	326	5	4318	864	4	769	192	9	5087	565
Aprile	10	6120	612	8	1282	160	18	7402	411	8	8169	1021	2	347	173	10	8516	832
Maggio	10	4028	403	5	777	155	15	4805	320	5	5226	1045	3	392	131	8	5618	702
Giugno	10	1493	149	3	227	76	13	1720	132	8	5950	744	1	128	128	9	6078	675
Luglio	12	1359	113	4	254	63	16	1613	101	5	5670	1134	4	537	134	9	6207	690
Agosto	10	1309	131	3	326	109	13	1635	126	5	4855	971	—	—	—	5	4855	971
Settembre	8	1716	214	4	664	166	12	2380	198	10	11073	1107	4	639	160	14	11712	837
Totale dei 9 mesi	94	25581	282	51	8156	160	145	34737	239	59	53632	909	25	4171	167	84	57803	688

Ciò che dal prospetto sopra riportato si ricava è che la media di emigranti per viaggio, sia per il diminuito numero delle partenze sia per l'accresciuto numero degli emigranti, è salita da 239 nei primi 9 mesi del 1915 a 688 nello stesso periodo del 1916. Se poi si considerano le linee per l'America del Nord, si ha che la media di emigranti per viaggio nei primi 9 mesi del 1914 è stata di 909 contro 282 nel corrispondente periodo del 1915. Sotto questo riguardo quindi, una modificazione dei noli in vigore ed, in concreto, gli aumenti elevatissimi proposti non trovano giustificazione. La misura del movimento emigratorio, quale risulta dai dati citati, non può in alcun modo fornire un argomento per legittimare le proposte di aumento nei noli vigenti, che le Compagnie accettarono e praticarono in periodi in cui la media era notevolmente inferiore a quella accertata negli ultimi tempi, e ciò senza che i bilanci delle imprese abbiano dimostrato di risentirne.

Escluso che le proposte delle Compagnie vettrici possano ritenersi giustificate in base al decorso del movimento emigratorio, resta da considerare se un aumento dei noli attualmente in vigore sia giustificato da altre delle ragioni addotte dai vettori. Tali ragioni si riassumono nell'aumento generale delle spese di esercizio e, specificamente, nell'aumentato costo del carbone e dei generi di consumo e nell'aumentato tasso del premio di assicurazione contro i rischi di guerra.

Quanto al costo del carbone rispetto ai prezzi correnti al momento in cui vennero determinati i noli per l'ultimo quadrimestre, non risulta che sia accresciuto. I recenti accordi con l'Inghilterra su tale materia autorizzano, anzi, a ritenere che l'ascesa dei prezzi non proseguirà, ma, al contrario, si avrà una diminuzione.

Ma la questione più generale da farsi, anche ammesso che il costo generale del servizio sia aumentato consiste nel vedere se tale aumentato costo debba necessariamente ed equamente ripercuotersi in un aumento dei noli per il trasporto degli emigranti.

Non si esclude, naturalmente, in tesi generale, che un aumentato costo del servizio possa giustificare un aumento di

noli anche per il trasporto degli emigranti; ma dato che le Compagnie vettrici esercitano anche il servizio di trasporto dei passeggeri di classe e di merci, resta a vedere se tale aumento dei costi non sia già compensato o non possa essere compensato da un aumento dei prezzi degli altri servizi esercitati dalle Compagnie. Le Compagnie insistono nel mettere in rilievo l'aumento delle spese generali, ma non curano di dare una sufficiente dimostrazione della misura in cui tale accrescimento di costo è stato ed è trasferito in aumento dei noli per il trasporto passeggeri di classe e merci.

Le Compagnie vettrici a sostegno delle proposte di aumento si richiamano all'aumento delle tariffe ferroviarie. Ma a prescindere dal fatto che i trasporti marittimi possono più liberamente che non i servizi ferroviari proporzionarsi alle variazioni dell'entità del traffico, è da osservarsi che anche in materia di tariffe ferroviarie gli aumenti risparmiano fino a che è possibile le tariffe della 3^a classe e, comunque, se anche queste subiscono un ritocco, esso è proporzionalmente minore.

Se, poi, un aumento dei noli dei passeggeri di classe e delle merci non fosse ritenuto possibile dalle Compagnie vettrici o se il nolo delle merci — come una Compagnia espressamente, sebbene per altro scopo, ammette — segnasse una diminuzione, le proposte di aumento dei noli del trasporto di emigranti sarebbero ancor meno giustificabili, perchè sarebbero evidentemente un tentativo di trarre ingiustificato profitto della esclusività del trasporto degli emigranti per far subire ai noli di questi trasporti un aumento, che le condizioni della concorrenza non rende ormai più possibile d'imporre ai noli di altri trasporti. In tal caso le richieste delle Compagnie vettrici si dimostrerebbero determinate da un modo di considerare l'esclusività dei trasporti di emigranti, che come sopra si disse, non sarebbe ammissibile, e che la competenza dello Stato di fissare i noli è prestabilita appunto ad impedire.

Le considerazioni sopra esposte, per le quali si ritiene che non sia giustificato un aumento dei noli attualmente in vigore, si fondano soprattutto nel fatto che i noli vigenti sono stati

fissati già tenendo conto di *circostanze eccezionali* che hanno giustificato un aumento rispetto a quelli praticati in anni anteriori. In altri termini, i noli attuali non sono in misura corrispondente ad una situazione normale di cose, sia nei riguardi del movimento emigratorio, sia riguardo al costo del servizio. Essi sono già noli *eccezionali*, che si sono fissati in considerazione di mutamenti avvenuti nelle condizioni normali degli elementi che influiscono nella determinazione dei noli.

Chè se, nonostante le considerazioni fatte si fosse dovuto per avventura ritenere che nuovi e più gravi perturbamenti nelle condizioni da cui dipendono i noli, siano sopravvenute senza che abbiano trovato adeguato corrispettivo nell'aumento degli introiti o dei profitti, tanto da rendere giustificato un nuovo aumento dei noli, sembra che tutt'al più i vettori avrebbero potuto chiedere la fissazione di un « sopra prezzo eccezionale di guerra » sotto forma di percentuale su un nolo normale di base il quale avrebbe dovuto determinarsi detraendo dai noli attualmente in vigore ciò che già costituisce un *sopra prezzo* dipendente da circostanze eccezionali. Invece i vettori hanno avanzato delle proposte così esageratamente fantastiche da lasciare perfino in dubbio l'Amministrazione sulla serietà e sulla riflessione che tali domande, appunto perchè provenienti da una coalizione di Enti di notevole autorità ed influenza, avrebbero dovuto avere.

b) *Noli per emigranti stranieri.*

Le Compagnie italiane hanno presentato una speciale domanda tendente ad ottenere la concessione di praticare un nolo più alto per gli emigranti esteri provenienti dai paesi orientali (greci o levantini). Il Commissariato, nel dubbio che il provvedimento possa portare una deviazione di tale corrente emigratoria a vantaggio di porti esteri, e anche per il fatto che non lo ritiene facilmente conciliabile con le disposizioni di legge (art. 6) si riserva di esaminare più accuratamente la questione, anche magari col concorso dei Corpi Consultivi della emigrazione, nell'intento di poter aderire in qual-

che modo al desiderio delle Compagnie. Una deliberazione al riguardo potrà essere presa nel corso del quadrimestre e quanto più presto sarà possibile.

Sarebbe piuttosto da ritenersi plausibile che, in via amministrativa, essendo il biglietto di viaggio acquistato all'estero e comprendendo esso anche un percorso marittimo si possa concedere che l'intero prezzo del tragitto dall'estero al porto di sbarco venga pagato in oro.

CONCLUSIONI DEL COMMISSARIATO.

Il Commissariato, per le considerazioni svolte, non ha potuto aderire alle richieste dei vettori, i quali, d'altra parte, non accolsero le determinazioni del Commissariato. Di modo chè si richiese, a norma di legge, il parere del Consiglio Superiore di Marina che, poi, fu sottoposto, con gli altri documenti, alle definitive deliberazioni di S. E. il Ministro degli Affari Esteri.

In questa circostanza le Compagnie presentarono un memoriale che pubblichiamo come allegato (1).

Il parere del Consiglio Superiore di Marina non fu favorevole al Commissariato, poichè ritenne che i noli massimi per trasporto degli emigranti per il 1° quadrimestre 1917 dovessero essere fissati con un aumento del 15 % su quelli in vigore, quanto alla linea dell'America del Sud, e del 12 %, quanto alle altre linee.

Il Ministro degli Affari Esteri, esaminati gli atti della controversia ed accogliendo le conclusioni del Commissariato, fissò i noli col Decreto che precede la presente relazione.

(1) Vedi allegato F a pag. 97.

2° QUADRIMESTRE 1917

1. Deliberazione del Commissariato dell'emigrazione sui noli massimi per il trasporto degli emigranti nel secondo quadrimestre 1917.

IL COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

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

Sentito il parere della Direzione Generale della Marina Mercantile e delle Camere di Commercio di Genova, Napoli, Palermo, Messina e Venezia, e tenuto conto delle informazioni di cui tratta l'articolo sopra citato;

Ritenuta l'opportunità di non consentire aumenti sui noli vigenti, in considerazione dello scarso traffico emigratorio e del numero ridotto di piroscafi esercenti il servizio;

DELIBERA:

Art. 1.

I noli massimi da adottarsi per il trasporto degli emigranti durante il 2° quadrimestre del corrente anno sono riconfermati, per tutte le Società vettrici, nella stessa misura già stabilita per il primo quadrimestre del 1917.

Art. 2.

Per le partenze che saranno effettuate dopo il 23 aprile 1917 e in aumento del nolo praticato per la destinazione degli Stati Uniti dell'America del Nord, i vettori sono autorizzati a percepire da ogni emigrante imbarcato la somma corrispondente alla nuova tassa di sbarco in quella Confederazione (4 dollari), al cambio del giorno fissato dal Banco di Napoli.

Roma, addì 6 aprile 1917.

Il Commissario Generale

GALLINA.

2. Procedimento seguito per la determinazione dei noli massimi per il trasporto degli emigranti nel secondo quadrimestre 1917.

(15 aprile 1917)

In adempimento al disposto dell'art. 14 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, si è seguito il consueto procedimento nella determinazione dei noli per il trasporto degli emigranti per il quadrimestre in questione, quantunque tale determinazione abbia scemato d'importanza per le presenti anormali condizioni del traffico emigratorio e per avere la maggior parte delle Compagnie cessato totalmente il servizio.

Tuttavia le proposte presentate dai vettori sono state in generale estese anche ai piroscafi non compresi nella patente del corrente anno e dei quali non si aveva la completa disponibilità. Le domande di quasi tutte le Compagnie furono riprodotte nella stessa misura delle precedenti, colla sola differenza che venne applicato per le destinazioni degli Stati Uniti un aumento di lire 35, corrispondente alla maggior taxa d'ingresso di quattro dollari che andrà in vigore al 1° maggio p. v. Fecero però eccezione la « Sicula Americana » che, oltre all' suddetto aumento, applicò sulle proposte precedenti altri aumenti di lire 25 per il Nord e di 30 per il Sud, e la « Cyp. Fabre » che non presentò proposte esplicite, dichiarando che attendeva lo stesso trattamento che sarebbe stato fatto alle Compagnie italiane.

Per giustificare le loro proposte, i Vettori si riferirono generalmente agli argomenti addotti nella precedente occasione, ritenendo superfluo ripeterli. La Sicula Americana dichiarò peraltro di aver elevate le sue proposte in base ai maggiori aggravii verificatisi da allora ad oggi nel prezzo del carbone, nei premi di assicurazione e nel cambio.

La « Navigazione Generale Italiana » e il « Lloyd Italiano » fecero inoltre speciale riserva per una eventuale revisione dei noli durante il corso del quadrimestre, qualora, colle nuove esigenze della legge americana, dovesse, non solo diminuire il numero delle partenze, ma anche aumentare sensibilmente il numero delle reiezioni.

Pareri ed informazioni.

Si riassumono brevemente qui appresso i pareri delle Camere di Commercio e le informazioni fornite con speciali rapporti dagli Ispettori dell'emigrazione nei porti d'imbarco.

CAMERE DI COMMERCIO.

Napoli. — Opinò concedersi congruo aumento.

Messina. — Propose un aumento del 25% sui noli vigenti, tenuto conto del forte rincaro del carbone, dell'aumento delle paghe agli equipaggi, dell'elevatezza delle assicurazioni per i rischi di guerra e del limitato numero degli emigranti.

Palermo. — Propose fossero mantenuti i noli attuali, risultando che erano piuttosto peggiorate, anzichè migliorate, le condizioni della marina mercantile.

Genova. — Si espresse per la conferma pura e semplice del parere emesso nella precedente circostanza.

Venezia. — Riferendosi, come sempre, ai noli delle merci, dichiarò risultrarle che il mercato dei noli era disorganizzato, poichè navigavano quasi esclusivamente piroscafi requisiti, mentre le navi neutrali si erano arrestate per difficoltà di assicurazione dopo le ultime minacce dei sottomarini tedeschi. Per ciò le domande di noli da New York per l'Italia erano altissime: carichi completi erano quotati 190 scellini per tonnellata. I noli d'uscita avevano pure subito un aumento del 20% a partire del 1° gennaio 1917 ed erano state abolite talune riduzioni concesse ai caricatori. Aggiunse infine che per solito nel

2° quadrimestre di ogni anno si notava nei noli una certa tendenza al ribasso; ma nell'anno in corso, causa la guerra e la grande scarsità di navi, si riteneva probabile che si mantenessero nella misura attuale, seppure non tenderanno verso ulteriori aumenti, in forza soprattutto dei rischi della navigazione.

ISPETTORI DELL'EMIGRAZIONE.

Genova. — Dopo un sommario esame delle anormalissime condizioni del mercato dei generi di vettovagliamento e del carbone e delle difficoltà di provvedersene anche a prezzi elevatissimi, e dopo aver fatto rilevare come, a causa dei rischi della navigazione e in conseguenza dei forti premi di assicurazione, i vettori, meno qualche eccezione, abbiano quasi sopresse le partenze in servizio d'emigrazione, espresse l'avviso che i noli per il prossimo quadrimestre dovessero subire un adeguato aumento, aumento che ritenne doversi applicare in misura più sensibile per la linea dell'America del Nord, in considerazione della tassa di sbarco negli Stati Uniti che col primo maggio sarebbe elevata a otto dollari.

Messina. — Sussistendo le ragioni esposte nel suo precedente rapporto, circa il rincaro delle derrate alimentari e del carbone, e inconsiderazione delle poche partenze e degli scarsi ritorni, espresse parere che i noli vigenti venissero alquanto aumentati per il prossimo quadrimestre; parere che avvalorò maggiormente con lettera successiva, in cui segnalò un rialzo sensibile nei salari della gente di mare e l'aumento della tassa d'ingresso negli Stati Uniti.

Palermo. — Pur rilevando il peggioramento nelle condizioni della navigazione e il continuo aumento delle spese di esercizio, senza speranza in tale stato di cose di un miglioramento prima dell'inizio del quadrimestre di cui si tratta, e rilevando altresì che il trasporto dei passeggeri è passato in seconda linea per l'esiguo numero e che per ciò i guadagni delle Compagnie non sono più quelli consueti, espresse tuttavia il convincimento che gli alti noli di trasporto delle merci in genere e per le forniture dello Stato in ispecie abbiano sempre

compensato le Compagnie delle maggiori spese incontrate, tra cui quella più rilevante sostenuta per le assicurazioni contro i rischi della navigazione. Altro compenso alle maggiori spese ritenne fosse dovuto all'aumento del nolo dei passeggeri di seconda classe, che da lire 325, quale era al principio dello scorso anno, era andato sempre più elevandosi fino a raggiungere le lire 500. Che, quanto ai noli di trasporto degli emigranti, credette non fosse opportuno consentire un aumento su quelli in corso, oltre che per le ragioni altra volta espresse, e cioè per le alte provvigioni tuttora concesse ai rappresentanti dalle Società « Fabre » e « Transatlantica Italiana », maggiormente interessate in Sicilia, anche perchè la seconda di queste Società, pur effettuando le partenze da Genova, continuava ad ingaggiare emigranti in Sicilia, sobbarcandosi alle ingenti spese di viaggio e trasporto del bagaglio in ferrovia fino a Genova: ciò che dimostrava chiaramente che, se la Compagnia non ritraeva adeguati guadagni, nemmeno subiva delle perdite. Osservò infine che, dato l'esiguo numero di emigranti che ora si verifica, un aumento di nolo che non fosse portato ad una cifra altissima riuscirebbe insensibile nei bilanci delle Compagnie.

Napoli. — Confermò il parere espresso precedentemente, di mantenere inalterati i noli in vigore, pur ammettendo che i generi alimentari ed il carbone erano in continuo aumento.

NOLI IN PORTI ESTERI.

Anche nei porti esteri europei tuttora attivi il movimento dei passeggeri per viaggi transatlantici è molto ridotto ed i pochi rapporti pervenuti accennano a sensibili aumenti verificatisi quasi dovunque nel prezzo di trasporto dei passeggeri di terza classe. Altrettanto dicasi per i viaggi dai porti americani all'Europa. (v. allegato B).

La Direzione Generale della Marina Mercantile non ha espresso il parere di legge; ciò non per tanto si ritenne di poter accennare nel Decreto dei noli a quel parere, come *sentito*,

dal momento che la Direzione Generale della Marina mercantile era stata, per tempo, come vuole la legge, interpellata dal Commissariato.

Determinazioni del Commissariato.

Gli elementi di giudizio sopra accennati e tutti gli altri sui quali ordinariamente si basa la fissazione dei noli nei tempi normali hanno nelle presenti condizioni un valore piuttosto relativo. E così il Commissariato, in considerazione che un aumento dei noli per gli emigranti non avrebbe avuto sufficiente efficacia sul costo della navigazione, dato lo scarso numero degli emigranti trasportati, e che, d'altro lato, soltanto quattro Compagnie continuavano a tenere in linea alcuni piroscafi, avendo le altre, di fatto, preferito mantenerli inoperosi o farli circolare a condizioni speciali di retribuzione governativa, ritenne opportuno di confermare la deliberazione presa per i noli del precedente quadrimestre, autorizzando però le Compagnie a percepire da ogni emigrante diretto agli Stati Uniti, in aggiunta del nolo praticato, la somma corrispondente ai quattro dollari di aumento della tassa di sbarco in quella Confederazione.

Formulata in tal senso la controproposta ai vettori, parte di essi con lettera, altri tacitamente l'accettarono e fu per conseguenza emessa la deliberazione che precede la presente relazione.

3° QUADRIMESTRE 1917

1. Deliberazione del Commissariato dell'emigrazione sui noli massimi per il trasporto degli emigranti nel terzo quadrimestre 1917.

IL COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE.

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

Sentito il parere della Direzione Generale della Marina Mercantile e delle Camere di Commercio di Genova, Napoli, Palermo, Messina e Venezia, e tenuto conto delle informazioni di cui tratta l'articolo sopra citato;

Considerato lo scarso traffico emigratorio e il numero ridotto di piroscafi esercenti il servizio;

DELIBERA :

Art. 1.

I noli massimi da adottarsi per il trasporto degli emigranti durante il 3° quadrimestre del corrente anno sono riconfermati, per tutte le Società vettrici, nella stessa misura già stabilita per il primo e secondo quadrimestre del 1917.

Art. 2.

Per le partenze a destinazione degli Stati Uniti dell'America del Nord, i vettori sono autorizzati a percepire da ogni emigrante imbarcato, oltre al nolo stabilito, la somma corrispondente alla nuova tassa di sbarco in quella Confederazione (4 dollari), al cambio del giorno fissato dal Banco di Napoli.

Roma, addì 3 agosto 1917.

Il Commissario Generale.

GALLINA.

2. Procedimento seguito per la determinazione dei noli massimi per il trasporto degli emigranti nel terzo quadrimestre 1917.

(16 Agosto 1917)

Tutte le Compagnie cui fu concessa patente di vettore per il corrente anno hanno presentato, nei termini prescritti dalla legge, le proposte dei noli che avrebbero avuto intenzione di praticare per il terzo ed ultimo quadrimestre, quantunque la maggior parte di esse abbia da tempo sospeso totalmente il servizio di trasporto degli emigranti. Varie Compagnie, seguendo una norma costante, estesero le loro proposte anche ai piroscafi non iscritti in patente, riproducendole nella stessa misura di quelle presentate pel quadrimestre che sta per scadere. Proposero un nolo più elevato: la «Cyp. Fabre», che voleva fosse portato a lire 350 per gli enormi rincari del carbone, delle provviste d'ogni genere, della mano d'opera, delle paghe, dei premi di assicurazione e di ogni altra spesa attinente al commercio marittimo; l'«Italia», che chiese 10 lire in più del nolo proposto precedentemente per il piroscafo «Toscana», unico iscritto in patente per la linea del Sud; l'«Anchor Line» che elevò da lire 320 a 335 il nolo per il piroscafo «Italia» per la linea di New York, giustificandone l'aumento colle accresciute difficoltà per i rifornimenti, per l'imbarco del personale di bassa forza, per aumenti di paga ecc. L'aumento di lire 35 del Lloyd Sabaudò per la linea del Nord avrebbe trovato giustificazione nel fatto che nelle precedenti proposte lo stesso Lloyd non aveva tenuto conto dell'aumento della tassa di sbarco negli Stati Uniti.

Quasi tutte le Compagnie dichiararono di riferirsi alle ragioni ripetutamente addotte che esse ritennero maggiormente aggravate in questi ultimi tempi, specie per l'aumento del costo del carbone e dei premi di assicurazione contro i rischi di guerra.

Diamo qui appresso un breve resoconto delle indagini compiute dal Commissariato, a norma dell'art. 14 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, in seguito alle quali si ebbero i pareri delle Camere di commercio delle principali città marittime del Regno e le informazioni degli Ispettorati dell'emigrazione nei porti d'imbarco, nonchè il parere della Direzione Generale della Marina Mercantile. Si ebbero pure alcuni rapporti dai RR. Consoli sui noli in porti esteri.

Le Camere di commercio di Napoli e di Palermo espressero parere per un congruo aumento, che giustificarono con le peggiorate condizioni della navigazione. Quella di Genova propose nuovamente la conferma del parere emesso per il 1° quadrimestre del corrente anno, e già confermato per il 2°, che consisteva in un aumento nella misura del 25 %. Il Presidente della Camera di commercio di Messina comunicò che quel Consiglio camerale avrebbe deciso di astenersi dal formulare qualsiasi parere, dato il momento anormale e data la mancanza di sufficienti elementi sui quali basare il nolo da applicarsi. La Camera di commercio di Venezia, riferendosi come al solito ai noli delle merci, diede ragguagli sui noli di uscita di alcune merci per l'America che, in base ad informazioni assunte, hanno subito un aumento di circa il 50 % e dichiarò che non è da escludersi la possibilità di nuovi aumenti negli ultimi quattro mesi di quest'anno, in causa della progressiva mancanza di navi e delle spese sempre crescenti per combustibili, assicurazioni, rischio di guerra, ecc. Aggiunse che la tendenza all'aumento è di tutti i mercati e qualsiasi nolo richiesto viene pagato pur di avere navi.

Gli Ispettori dell'emigrazione ritennero concordemente che non fosse il caso di modificare i noli vigenti, dato lo scarso traffico emigratorio e il limitato numero di piroscafi in servizio.

La Direzione Generale della Marina Mercantile, dopo aver fatto presenti varie considerazioni di indole economica, dichiarò che sarebbe equo che i prezzi dei noli per il prossimo quadrimestre venissero aumentati del 25 % su quelli in corso, ritenendo giusto che almeno una minima parte delle mag-

giori spese di armamento venisse a gravare sui passeggeri di 3^a classe.

Dai rapporti dei RR. Consoli in porti esteri, tanto europei che americani, risultò che in generale restarono pressochè invariati i noli dei passeggeri di 3^a classe in viaggi transoceanici e che le lievi differenze sono dovute al cambio della moneta e all'aumento della tassa di sbarco negli Stati Uniti. Soltanto nel porto di Cadice sensibili aumenti furono apportati dalle Compagnie sui prezzi di 3^a classe praticati nello scorso quadrimestre per tutte le linee. Con recente rapporto l'Incaricato di Affari in Panama informò che la Compagnia Transatlantica di Barcellona ha portato da 50 a 60 dollari (oltre ad un dollaro per diritto di sbarco) il passaggio di 3^a classe sulla linea Colon-Barcellona.

DETERMINAZIONE DEL COMMISSARIATO.

Premesso quanto sopra, il Commissariato, conformemente al criterio seguito nella precedente determinazione, propose ai vettori la conferma dei noli in vigore, ritenendo non fosse il caso di variare la deliberazione antecedentemente presa al riguardo, per non essere mutate nel corso del quadrimestre le condizioni di esercizio dell'industria dei trasporti marittimi e anche in considerazione della quasi completa sospensione del servizio.

Nessuna Compagnia ebbe obiezioni contro tale proposta che è riprodotta nella deliberazione in data 3 corrente, riportata a pag. 30 del presente fascicolo.

(Seguono gli allegati alle Relazioni).

ALLEGATO A.

Noli massimi stabiliti dal 1° quadrimestre 1902 fino al 3° quadrimestre 1904

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	Noli massimi per l'anno 1910
	Linea deq (DALL' ITALIA								
<i>Navigazione Generale</i>									
<i>Italiana.</i>									
Duca di Aosta								205	210
Duca degli Abruzzi							190-200	210	210
America								210	210
Verona							190	210	210

(1) Per le partenze del mese di maggio di quest'anno si è consentito un aumento generale di 10 per il rincaro dei carboni dovuto allo sciopero dei minatori inglesi.

(2) A cominciare da questo quadrimestre i vettori che trasportano emigranti diretti agli Stati Uniti di Napoli), corrispondenti al nuovo aumento praticato sulla tassa di sbarco in quella Confederazione.

confrontati coi noli proposti dai vettori per gli ultimi tre quadrimestri.

per l'anno 1910	Noli massimi per l'anno 1911	Noli massimi per l'anno 1912 (1)	Noli massimi per l'anno 1913	Noli massimi per l'anno 1914	Noli massimi per l'anno 1915	Noli massimi per l'anno 1916	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1917	Noli fissati dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1917.	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1917	Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vettori per il 2° quadrimestre 1917 (2).	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1917	Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vettori per il 3° quadrimestre 1917.
-----------------	------------------------------	----------------------------------	------------------------------	------------------------------	------------------------------	------------------------------	---	---	---	---	---	---

Stati Uniti.

(NUOVA YORK).

210	210	215-210	200	205	205	315	205	350	205	350	205
210	210	215-210	200	205	205	315	205	350	205	350	205
210	210	215-210	200	205	205	315	205	350	205	350	205
210	210	215-210	200	205	205	315	.	350	.	350	.

lire sui noli fissati, e ciò in seguito a domanda di aumento immediato fatta da alcuni vettori

sono autorizzati a percepire, oltre al nolo fissato, quattro dollari (al cambio del giorno presso il Banco

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	Noli massimi per l'anno 1910
<i>(Segue) Linea de</i>									
(DALL' ITALIA									
<i>La Veloce.</i>									
Duca di Genova							190	210	210
Europa						175-187	190	200	200
Bologna				170	165	170-182	185	195	195
<i>Lloyd Italiano.</i>									
Taormina							190	200-210	210
Caserta					180	175-187	190	200	200
Indiana					175-180	175-187	190	200	200
Luisiana (3).					180	175-187	190	200	200
Cordova					180	175-187	190	200	200
<i>Lloyd Sabauda.</i>									
Tomaso di Savoia							200	210	210
Principe di Udine							190-200	210	210
Re d' Italia						182	190	200	200
Regina d' Italia						182	185	195	200
<i>Italia.</i>									
Italia				185	180	175-187	190	200	200
Brasile					180	175-187	190	200	200
Napoli					175	170-182	185	195	195

(1) Vedasi nota 1 a pag. 34.

(2) Vedasi nota 2 a pag. 34.

(3) Naufragio per incaglio nel febbraio 1917.

Stati Uniti.
 (NOVA YORK).

Noli massimi per l'anno 1911		Noli massimi per l'anno 1912 (1)		Noli massimi per l'anno 1913		Noli massimi per l'anno 1914		Noli massimi per l'anno 1915		Noli massimi per l'anno 1916		Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1917		Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1917.		Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1917		Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vettori per il 2° quadrimestre 1917 (2).		Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1917		Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vettori per il 3° quadrimestre 1917.	
210	210	215-210	200	205	205	315	205	350	205	350	205	315	205	350	205	350	205	350	205	350	205	350	
200	200	205-200	190	195	195	300	195	335	195	335	195	300	195	335	195	335	195	335	195	335	195	335	
195	195	200-195	185	190	190	295	190	330	190	330	190	295	190	330	190	330	190	330	190	330	190	330	
210	210	215-210	200	205	205	315	205	350	205	350	205	315	205	350	205	350	205	350	205	350	205	350	
200	200	205-200	190	195	195	300	195	335	195	335	195	300	195	335	195	335	195	335	195	335	195	335	
200	200	205-200	190	195	195	300	195	335	195	335	195	300	195	335	195	335	195	335	195	335	195	335	
200	200	205-200	190	195	195	300	195	335	195	335	195	300	195	335	195	335	195	335	195	335	195	335	
200	200	205-200	190	195	195	300	195	335	195	335	195	300	195	335	195	335	195	335	195	335	195	335	
210	210	215-210	200	205	205	315	205	350	205	350	205	315	205	350	205	350	205	350	205	350	205	350	
210	210	215-210	200	205	205	315	205	350	205	350	205	315	205	350	205	350	205	350	205	350	205	350	
200	200	205-200	185-190	195	195	300	195	300	195	300	195	300	195	300	195	300	195	300	195	300	195	300	
200	200	205-200	185-190	195	195	300	195	300	195	300	195	300	195	300	195	300	195	300	195	300	195	300	
200	200	205 - 200	190	195	195	300	195	335	195	335	195	300	195	335	195	335	195	335	195	335	195	335	
200	200	205 - 200	190	195	195	300	195	335	195	335	195	300	195	335	195	335	195	335	195	335	195	335	
195	195	200 - 195	185	190	190	295	190	330	190	330	190	295	190	330	190	330	190	330	190	330	190	330	

PIROSCAFI

Noli massimi
per l'anno 1902Noli massimi
per l'anno 1903Noli massimi
per l'anno 1904Noli massimi
per l'anno 1905Noli massimi
per l'anno 1906Noli massimi
per l'anno 1907Noli massimi
per l'anno 1908Noli massimi
per l'anno 1909

Noli massimi

(Segue) Linea de S
(DALL'ITALIA NU

	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	Noli massimi
<i>Transatl. Italiana.</i>									
Giuseppe Verdi
Dante Alighieri
Garibaldi	175	175-187	190	200	200
Cavour	185	180	175-187	190	200	200
<i>Siculo-Americana.</i>									
San Guglielmo
San Giorgio	182	185	200	200
San Giovanni	182	185	195	195
<i>White Star Line.</i>									
Adriatic
Cedric	175	175	190	200	200
Celtic	180	175	190	200	200
Cretic
<i>Cyp. Fabre & Cie.</i>									
Patria
Canada
Sant'Anna	185
Venezia	187	190	200	200
Madonna	185	180	175-187	190	200	200
<i>Anchor Line.</i>									
Italia	185-175	175-170	165	160-172	175	185	185
<i>Compania Trasatlantica de Barcelona.</i>									
Reina Vict. Eugenia
Inf. Isabel de Borbon

(1) Vedasi nota 1 a pag. 34.

(2) Vedasi nota 2 a pag. 34.

(a) Nolo provvisorio.

(b) Non ha fatto proposte, dichiarando di accettare il nolo che sarà fissato per le Compagnie Italiane

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	Noli massimi per l'anno 1910	Noli massimi per l'anno 1911
-----------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------

(Segue) **Linea del Atl.**

(DALL' ITALIA NUOVA)

<i>Navigazione Generale Italiana</i>											
Duca di Aosta										25	23
Duca degli Abruzzi							225	235	25	23	
America									25	23	
Verona							225	235	25	23	
<i>La Veloce.</i>											
Duca di Genova							215	235	25	23	
Europa						212	215	225	25	23	
Savoia					205	200-212	215	225	25	23	
Bologna							210	220	20	23	
<i>Lloyd Italiano.</i>											
Taormina							215	225-235	25	23	
Caserta					205	200-212	215	225	25	23	
Indiana					205	200-212	215	225	25	23	
Luisiana (3).					205	200-212	215	225	25	23	
Cordova					205	200-212	215	225	25	23	

(1) Vedasi nota 1 a pag. 34.

(2) vedasi nota 2 a pag. 34.

(3) Naufragato per incaglio nel febbraio 1917.

per l'anno 1910	Noli massimi per l'anno 1911	Noli massimi per l'anno 1912 (1)	Noli massimi per l'anno 1913	Noli massimi per l'anno 1914	Noli massimi per l'anno 1915	Noli massimi per l'anno 1916	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1917	Noli fissati dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1917.	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1917	Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vettori per il 2° quadrimestre 1917 (2).	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1917	Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vettori per il 3° quadrimestre 1917.
-----------------	------------------------------	----------------------------------	------------------------------	------------------------------	------------------------------	------------------------------	---	---	---	---	---	---

Stati Uniti.

A (NOVA ORLEANS).

35	35	235	240-235	225	230	230	345	230	380	230	380	230
35	35	235	240-235	225	230	230	345	230	380	230	380	230
35	35	235	240-235	225	230	230	345	230	380	230	380	230
35	35	235	240-235	225	230	230	345	.	380	.	380	.
35	35	235	240-235	225	230	230	.	.	.	.	.	.
35	25	225	230-225	215	220	220	.	.	.	.	.	.
35	25	225	230-225	215	220	220	.	.	.	.	.	.
35	20	220	225-220	210	215	215	.	.	.	.	.	.
35	35	235	240-235	225	230	230	345	.	380	.	380	.
35	25	225	230-225	215	220	220	325	220	360	220	360	220
35	25	225	230-225	215	220	220	325	220	360	220	360	220
35	25	225	230-225	215	220	220	325	220	.	.	.	.
35	25	225	230-225	215	220	220	325	.	360	.	360	.

PIROSCAFI

Noli massimi
per l'anno 1902Noli massimi
per l'anno 1903Noli massimi
per l'anno 1904Noli massimi
per l'anno 1905Noli massimi
per l'anno 1906Noli massimi
per l'anno 1907Noli massimi
per l'anno 1908Noli massimi
per l'anno 1909Noli massimi
per l'anno 1910Noli massimi
per l'anno 1911

(Segue) Linea degli Stati

(DALL' ITALIA) NUOV

Italia.

Italia					205	200-212	215	225	225
Brasile					205	200-212	215	225	225
Napoli					200	195-207	215	220	220

Anchor Line.

Italia					190	185-197	200	210	210
------------------	--	--	--	--	-----	---------	-----	-----	-----

(DALL' ITALIA) A

*Navigazione Generale**Italiana.*

Duca di Aosta									210
Duca degli Abruzzi									210
America									
Verona									

(1) Vedasi nota 1 a pag. 34.

(2) Vedasi nota 2 a pag. 34.

a degli Stati Uniti.

ITALIA (NUOVA ORLEANS).

225	225	225	230-225	215	220	220	330	.	365	.	.	.
225	225	225	230-225	215	220	220	330	.	365	.	.	.
225	220	220	225-220	210	215	215	325	.	360	.	.	.
210	210	210	215-210	195	200	200	.	.	.	.	.	.

ITALIA (BOSTON).

210	210	210	215-210	200	205	205	315	205	350	205	350	205
210	210	210	215-210	200	205	205	315	205	350	205	350	205
210	210	210	215-210	200	205	205	315	205	350	205	350	205
.	.	.	210	200	205	205	315	.	350	.	350	.

Noli massimi per l'anno 1911	Noli massimi per l'anno 1912 (1)	Noli massimi per l'anno 1913	Noli massimi per l'anno 1914	Noli massimi per l'anno 1915	Noli massimi per l'anno 1916	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1917	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1917.	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1917	Noli consentiti dal Commissariato e accettati dai vettori per il 2° quadrimestre 1917 (2).	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1917	Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vettori per il 3° quadrimestre 1917.
------------------------------	----------------------------------	------------------------------	------------------------------	------------------------------	------------------------------	---	--	---	--	---	---

PIROSCAFI

Noli massimi
per l'anno 1903Noli massimi
per l'anno 1903Noli massimi
per l'anno 1904Noli massimi
per l'anno 1905Noli massimi
per l'anno 1906Noli massimi
per l'anno 1907Noli massimi
per l'anno 1908Noli massimi
per l'anno 1909

Noli massimi

Noli massimi

(Segue) Linea de

(DALL'ITALIA) OST

La Veloce.

Duca di Genova									
Europa									
Bologna									

Lloyd Italiano.

Taormina									
Caserta									
Indiana									
Luisiana (3)									
Cordova									

Lloyd Sabauda.

Tomaso di Savoia									
Principe di Udine									
Re d'Italia									
Regina d'Italia									

Italia.

Italia									
Brasile									
Napoli									

White Star Line.

Cretic									
Canopic									

			190-185	180	175-187	190	200	200
		200-190	190-185	180	175-187	190	200	200

(1) Vedasi nota 1 a pag. 34.

(2) Vedasi nota 2 a pag. 34.

(3) Naufragato per incaglio nel febbraio 1917.

Noli massimi											
Noli massimi per l'anno 1911											
Noli massimi per l'anno 1912 (1)											
Noli massimi per l'anno 1913											
Noli massimi per l'anno 1914											
Noli massimi per l'anno 1915											
Noli massimi per l'anno 1916											
Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1917											
Noli fissati dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1917.											
Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1917											
Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vettori per il 2° quadrimestre 1917 (2).											
Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1917											
Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vettori per il 3° quadrimestre 1917.											
210	210	215-210	200	205	205	315	205	350	205	350	205
200	200	205-200	190	195	195	300	195	335	195	335	195
		195	185	190	190	295	190	330			
			200	205	205	315		350		350	
			190	195	195	300	195	335	195	335	195
			190	195	195	300	195	335	195	335	195
			190	195	195	300	195				
			190	195	195	300		335		335	
				205	205	315	205	315	205	350	205
				205	205	315	205	315	205	350	205
				195	195	300	195	300	195	335	195
				195	195	300	195	300	195	335	195
300	200	205-200	190	195	195	300		335			
200	200	205-200	190	195	195	300		335			
195	195	200-195	185	190	190	295		330			
200	200	205-200	190	195	195	305					
200	200	205-200	190	195	195	305	195	340	195	340	195

degnati Uniti.

LONDON.

PIROSCAFI

Noli massimi
per l'anno 1902Noli massimi
per l'anno 1903Noli massimi
per l'anno 1904Noli massimi
per l'anno 1905Noli massimi
per l'anno 1906Noli massimi
per l'anno 1907Noli massimi
per l'anno 1908Noli massimi
per l'anno 1909Noli massimi
Noli massimi(Segue) Linea de
(DALL' ITALIA*Navigazione Generale
Italiana.*

Duca di Aosta . . .

Duca degli Abruzzi .

America

Verona

La Veloce.

Duca di Genova . . .

Europa

Bologna

Lloyd Italiano.

Taormina

Caserta

Indiana

Luisiana (3)

Cordova

210 210

195 195

200-210 210

(1) Vedasi nota 1 a pag. 34.

(2) Vedasi nota 2 a pag. 34.

(3) Naufragato per incaglio nel febbraio 1917.

Noli massimi Noli massimi per l'anno 1911	Noli massimi per l'anno 1912 (1)	Noli massimi per l'anno 1913	Noli massimi per l'anno 1914	Noli massimi per l'anno 1915	Noli massimi per l'anno 1916	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1917	Noli fissati dal Mi- nistro degli Affari Esteri per il 1° qua- drimestre 1917.	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1917	Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vet- tori per il 2° qua- drimestre 1917 (2).	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1917	Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vetto- ri per il 3° quadri- mestre 1917.
---	-------------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---	---	---	---	---	---

de
Li
ati Uniti.
LADELFAIA.

	210	215-210	200	205	205	315	205	350	205	350	205
	210	215-210	200	205	205	315	205	350	205	350	205
210	210	215-210	200	205	205	315	205	350	205	350	205
210	210	215-210	200	205	205	315	..	350	..	350	..
	210	215-210	200	205	205	315	205	350	205	350	205
200	200	205-200	190	195	195	300	195	335	195	335	195
195	195	200-195	185	190	190	295	190	330	..	..	..
	210	210	200	205	205	315	..	350	..	350	..
	..	200	190	195	195	300	195	335	195	335	195
	..	200	190	195	195	300	195	335	195	335	195
	..	200	190	195	195	300	195	..	..	..	..
	..	200	190	195	195	300	..	335	..	335	..

PIROSCAFI

Noli massimi
per l'anno 1902Noli massimi
per l'anno 1903Noli massimi
per l'anno 1904Noli massimi
per l'anno 1905Noli massimi
per l'anno 1906Noli massimi
per l'anno 1907Noli massimi
per l'anno 1908Noli massimi
per l'anno 1909

Noli massimi

(Segue) Linea d

(DALL' ITALIA

Lloyd Sabauda.

Tommaso di Savoia . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Principe di Udine . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Re d'Italia . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Regina d'Italia . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .

Italia.

Italia . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Brasile . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Napoli . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .

Linea d

(DALL' ITALIA

Italia.

Napoli
------------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

(1) Vedasi nota 1 a pag. 34.

(2) Vedasi nota 2 a pag. 34.

Noli massimi per l'anno 1911	Noli massimi per l'anno 1912 (1)	Noli massimi per l'anno 1913	Noli massimi per l'anno 1914	Noli massimi per l'anno 1915	Noli massimi per l'anno 1916	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1917	Noli fissati dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1917.	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1917	Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vettori per il 2° quadrimestre 1917 (2).	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1917	Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vettori per il 3° quadrimestre 1917.
------------------------------	----------------------------------	------------------------------	------------------------------	------------------------------	------------------------------	---	---	---	---	---	---

Noli Uniti.

BRADFORD).

				205	205	315	205	315	205	350	205
				205	205	315	205	315	205	350	205
				195	195	300	195	300	195	335	195
				195	195	800	195	300	195	335	195
20	200	205-200	190	195	195	300	. .	335	. .	. .	. .
20	200	205-200	190	195	195	300	. .	335	. .	. .	. .
	195	200-195	185	190	190	295	. .	330	. .	. .	. .

Canadà.

D HALIFAX).

		170	160	165	165	265	. .	265
--	--	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

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
	Linea Sc (DALL' ITALIA A E							
<i>Navigazione Generale</i>								
<i>Italiana.</i>								
Re Vittorio.							184-195	195-200
Regina Elena							184-195	195-200
Duca di Aosta								
Duca degli Abruzzi							184-195	195
America								200
Verona							184	195-200
 <i>La Veloce.</i>								
Duca di Genova							184	184
Europa						178	184	184-189
Savoia	160	180	180	180	178	178	184	184-189
Bologna				175	173	173	179	179-184

(1) Vedasi nota 1 a pag. 34.

	Noli massimi Noli massimi per l'anno 1941											
	Noli massimi per l'anno 1912 (1)											
	Noli massimi per l'anno 1913											
	Noli massimi per l'anno 1914											
	Noli massimi per l'anno 1915											
	Noli massimi per l'anno 1916											
	Noli proposti dal vettori per il 1° quadrimestre 1917											
	Noli fissati dal Mi- nistro degli Affari Esteri per il 1° qua- drimestre 1917.											
	Noli proposti dal vettori per il 2° quadrimestre 1917											
	Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vet- tori per il 2° qua- drimestre 1917.											
	Noli proposti dal vettori per il 3° quadrimestre 1917											
	Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vetto- ri per il 3° quadri- mestre 1917.											
200	200	207	205-200	200	207	207	330	.	330	.	330	.
200	200	207	205-200	200	207	207	330	.	330	.	330	.
200	200	207	205-200	200	207	207	330	207	330	207	330	207
200	200	207	205-200	200	207	207	330	207	330	207	330	207
200	200	207	205-200	200	207	207	330	207	330	207	330	207
200	200	207	205-200	200	207	207	330	.	330	.	330	.
200	207	205-200	200	207	207	330	207	330	207	330	207	207
89	189	196	194-189	189	196	196	305	196	305	196	305	196
89	189	196	194-189	189	196	196	305	.	305	.	305	.
84	184	191	189-184	184	191	191	300	.	300	.	300	.

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	Noli massimi per l'anno 1910	Noli massimi per l'anno 1911
	(segue) Pla sai'a. (DALL' ITALIA A RETRO)									
<i>Lloyd Italiano.</i>										
Principessa Mafalda	20	2210	
Taormina	184	184-20	200	
Caserta	175-178	178	184	184-18	189	
Indiana	175-178	178	184	184-18	189	
Luisiana (2).	178	178	184	184-18	189	
Cordova	178	178	184	184-18	189	
<i>Lloyd Sabauda.</i>										
Tomaso di Savoia	195	195-20	200	
Principe di Udine	184-195	195-20	200	
Re d' Italia	184	184-18	189	
Regina d' Italia	179	179-18	189	
<i>Italia.</i>										
Italia	180	178	178	184	184-18	189	
Brasile	178	178	184	184-18	189	
Napoli	173	173	179	179-18	189	
.	165	170	170	168	168	174	174-17	189	
Toscana	165	170	170	168	168	174	174-17	189	

(1) Vedasi nota 1 a pag. 34.

(2) Nanfragato per incaglio nel febbraio 1917.

(3) Silurato nell'aprile 1917.

Noli massimi per l'anno 1911	Noli massimi per l'anno 1912 (1)	Noli massimi per l'anno 1913	Noli massimi per l'anno 1914	Noli massimi per l'anno 1915	Noli massimi per l'anno 1916	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1917	Noli fissati dal Mi- nistro degli Affari Esteri per il 1° qua- drimestre 1917.	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1917	Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vet- tori per il 2° qua- drimestre 1917.	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1917	Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vetto- ri per il 3° quadri- mestire 1917.
---------------------------------	-------------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---	---	---	---	---	--

e) La Plata.

Scasia.

A RIBEIRO E SANTOS).

203-210	217	215-210	210	217	217	340	.	340	.	340	.
20-20	207	205-200	200	207	217	330	.	330	.	330	.
18-189	196	194-189	189	196	196	305	196	305	196	305	196
18-189	196	194-189	189	196	196	305	196	305	196	305	196
18-189	196	194-189	189	196	196	305	196	.	.	.	.
18-189	196	194-189	189	196	196	305	.	305	.	305	.
20-20	207	205-200	200	207	207	330	207	330	207	330	207
20-20	207	205-200	200	207	207	330	207	330	207	330	207
18-189	196	194-189	184-189	196	196	305	196	305	196	305	196
18-189	196	194-189	184-189	196	196	305	196	305	196	305	196
18-189	196	194-189	189	196	196	305	.	305	.	.	.
18-189	196	194-189	189	196	196	305	.	305	.	.	.
18-184	191	189-184	184	191	191	300	.	300	.	.	.
17-179	186	184-179	179	186	186	295	186	295	.	.	.
17-179	186	184-179	179	186	186	295	186	295	186	305	186

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	Noli massimi per l'anno 1910
-----------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------

(Segue) Linee Plat

Bras

(DALL' ITALIA TRANS

<i>Transatlantica Italiana.</i>									
Giuseppe Verdi									
Dante Alighieri									
Garibaldi					173	178	184	184-18	
Cavour					175-178	178	184	184-18	
<i>Siculo-Americana.</i>									
San Guglielmo									
San Giorgio									
San Giovanni									
<i>Transports maritimes à vapeur.</i>									
Valdivia									
Salta									
Paraná									179-184
Plata							179	179-184	
Pampa					173	173	179	179-184	
Formosa					173	173	179	179-184	
<i>Compania Trasatlantica de Barcelona.</i>									
Reina Victoria Eugenia									
Infanta Isabel de Borbon									

(1) Vedasi nota 1 a pag. 34.

(a) Nolo provvisorio

Noli massimi per l'anno 1911											
Noli massimi per l'anno 1912 (1)											
Noli massimi per l'anno 1913											
Noli massimi per l'anno 1914											
Noli massimi per l'anno 1915											
Noli massimi per l'anno 1916											
Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1917											
Noli fissati dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1917.											
Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1917											
Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vettori per il 2° quadrimestre 1917.											
Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1917											
Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vettori per il 3° quadrimestre 1917.											
					207	325	207	325	207	325	207
				207	207	325	207	325	207	325	207
189	196	194-189	189	196	196	305	196	305	196	305	196
189	196	194-189	189	196	196	305	196	305	196	305	196
	196	205-200	200	207	207	330	207	360	207	360	207
	196	194-189	189	196	196	305		335		335	
	191	184-189	189	196	196	305		335		335	
	186	184	184	191	191	300		300		300	
179	191	189-184	184	191	191	300		300		300	
184	191	189-184	179	186	186	295		295		295	
184	191	189-184	179	186	186	295		295		295	
184	191	189-184	179	186	186	295	186	295	186	295	186
184	191	189-184	179	186	186	295		295		295	
					(a) 192	335		335			
					(a) 192	335		335		335	

PIROSCAFI

Noli massimi
per l'anno 1902Noli massimi
per l'anno 1903Noli massimi
per l'anno 1904Noli massimi
per l'anno 1905Noli massimi
per l'anno 1906Noli massimi
per l'anno 1907Noli massimi
per l'anno 1908Noli massimi
per l'anno 1909

Noli massimi

(Segue) Line

(DALL' ITALIA A MON

*Navigazione Generale**Italiana.*

Re Vittorio . . . . .	..	..	..	..	..	..	196-210	210-215	215
Regina Elena . . . . .	..	..	..	..	..	..	196-210	210-215	215
Duca di Aosta . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Duca degli Abruzzi . . . . .	..	..	..	..	..	..	210	210	..
America . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	215
Verona . . . . .	..	..	..	..	..	..	196	210-215	215

La Veloce.

Duca di Genova . . . . .	..	..	..	..	..	..	196	196	..
Europa . . . . .	..	..	..	..	..	190	196	196-201	201
Savoia	185	200	200	200-195	190	190	196	196-201	201
Bologna . . . . .	..	..	..	185	180	180	191	191-196	196

(1) Vedasi nota 1 a pag. 34.

Noli massimi per l'anno 1911	Noli massimi per l'anno 1912 (1)	Noli massimi per l'anno 1913	Noli massimi per l'anno 1914	Noli massimi per l'anno 1915	Noli massimi per l'anno 1916	Noli proposti dal vettore per il 1° quadrimestre 1917	Noli fissati dal Mi- nistro degli Affari Esteri per il 1° qua- drimestre 1917.	Noli proposti dal vettore per il 2° quadrimestre 1917	Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vet- tori per il 2° qua- drimestre 1917.	Noli proposti dal vettore per il 3° quadrimestre 1917	Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vetto- ri per il 3° quadri- mestre 1917.
---------------------------------	-------------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---	---	---	---	---	---

ing del Plata.

(OS LIDEO E BUENOS AIRES).

215	222	220-215	215	222	222	350	..	350	..	350	..
215	222	220-215	215	222	222	350	..	350	..	350	..
215	222	220-215	215	222	222	350	222	350	222	350	222
215	222	220-215	215	222	222	350	222	350	222	350	222
215	222	220-215	215	222	222	350	222	350	222	350	222
215	222	220-215	215	222	222	350	..	350	..	350	..
215	222	220-215	215	222	222	350	222	350	222	350	222
201	208	206-201	201	208	208	325	208	325	208	325	208
201	208	206-201	201	208	208	325	..	325	..	..	..
196	203	201-196	196	203	203	320	..	320	..	..	..

PIROSCAFI

Noli massimi
per l'anno 1902Noli massimi
per l'anno 1903Noli massimi
per l'anno 1904Noli massimi
per l'anno 1905Noli massimi
per l'anno 1906Noli massimi
per l'anno 1907Noli massimi
per l'anno 1908Noli massimi
per l'anno 1909

Noli massimi

(Segue) Linee

(DALL' ITALIA A MONTE)

Lloyd Italiano.

Principessa Mafalda	..	..	..	..	..	..	..	200-215	215-2
Taormina	..	..	..	..	..	..	196	196-215	215
Caserta	..	..	..	..	190	190	196	196-201	201
Indiana	..	..	..	..	185-190	190	196	196-201	201
Luisiana (2)	..	..	..	..	190	190	196	196-201	201
Cordova	..	..	..	..	190	190	196	196-201	201

Lloyd Sabauda.

Tomaso di Savoia	..	..	..	..	..	190	196-210	210-215	215
Principe di Udine	..	..	..	..	..	..	196-210	210-215	215
Re d' Italia	..	..	..	..	..	..	196	196-201	201
Regina d' Italia	..	..	..	..	..	185	191	191-196	201

Italia.

Italia	..	..	..	195	190	190	196	196-201	201
Brasile	..	..	..	..	190	190	196	196-201	201
Napoli.	..	..	..	..	185	185	191	191-196	196
Ravenna (3)	170-175	185	185	185-180	175	175	181	181-186	186
Toscana	170-175	185	185	185-180	175	175	181	181-186	186

(1) Vedasi nota 1 a pag. 34.

(2) Naufragato per incaglio nel febbraio 1917.

(3) Silurato nell'aprile 1917.

Noli massimi per l'anno 1911	Noli massimi per l'anno 1912 (1)	Noli massimi per l'anno 1913	Noli massimi per l'anno 1914	Noli massimi per l'anno 1915	Noli massimi per l'anno 1916	Noli proposti dal vettori per il 1° quadrimestre 1917	Noli fissati dal Mi- nistro degli Affari Esteri per il 1° qua- drimestre 1917.	Noli proposti dal vettori per il 2° quadrimestre 1917	Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vet- tori per il 2° qua- drimestre 1917.	Noli proposti dal vettori per il 3° quadrimestre 1917	Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vetto- ri per il 3° quadri- mestre 1917.
---------------------------------	-------------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---	---	---	---	---	---

del Plata.

VIDEO E BUENOS AIRES).

225	232	230-225	225	232	232	360	.	360	.	360	.
215	222	220-215	215	222	222	350	.	350	.	350	.
201	208	206-201	201	208	208	325	208	325	208	325	208
201	208	206-201	201	208	208	325	208	325	208	325	208
201	208	206-201	201	208	208	325	208	.	.	.	.
201	208	206-201	201	208	208	325	.	325	.	325	.
215	222	220-215	215	222	222	350	222	350	222	350	222
215	222	220-215	215	222	222	350	222	350	222	350	222
201	208	206-201	196-201	208	208	325	208	325	208	325	208
201	208	206-201	196-201	208	208	325	208	325	208	325	208
201	208	206-201	201	208	208	325	.	325	.	.	.
201	208	206-201	201	208	208	325	.	325	.	.	.
196	203	201-196	196	203	203	320	.	320	.	.	.
186	193	191-186	186	193	193	315	193	315	.	.	.
186	193	191-186	186	193	193	315	193	315	193	325	193

PIROSCAFI

Noli massimi
per l'anno 1902Noli massimi
per l'anno 1903Noli massimi
per l'anno 1904Noli massimi
per l'anno 1905Noli massimi
per l'anno 1906Noli massimi
per l'anno 1907Noli massimi
per l'anno 1908Noli massimi
per l'anno 1909Noli massimi
per l'anno 1910(Segue) Linee
(DALL' ITALIA A MONT)*Transatlantica
Italiana.*

Giuseppe Verdi . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Dante Alighieri . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Garibaldi . . . . .	..	..	..	..	185	190	196	196-201	201
Cavour . . . . .	..	..	..	..	190	190	196	196-201	201

Siculo-Americana.

San Guglielmo . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..
San Giorgio . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..
San Giovanni . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..

*Transports maritimes
à vapeur.*

Valdivia . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Salta . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Paraná . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Plata . . . . .	..	..	..	..	..	..	186	191-196	196
Pampa . . . . .	..	..	..	..	..	180	191	191-196	196
Formosa . . . . .	..	..	..	..	180	185	191	191-196	196
	..	..	..	..	180	185	191	191-196	196

*Compañía Trasatlántica
de Barcelona.*

Reina Victoria Eugenia . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Infanta Isabel de Borbon . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..

(1) Vedasi nota 1 a pag. 34.

(a) Nolo provvisorio.

Noli massimi per l'anno 1911	Noli massimi per l'anno 1912 (1)	Noli massimi per l'anno 1913	Noli massimi per l'anno 1914	Noli massimi per l'anno 1915	Noli massimi per l'anno 1916	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1917	Noli fissati dal Mi- nistro degli Affari Esteri per il 1° qua- drimestre 1917.	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1917	Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vet- tori per il 2° qua- drimestre 1917.	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1917	Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vetto- ri per il 3° quadri- mestre 1917.
---------------------------------	-------------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---	---	---	---	---	---

del Plata.

VIDEO E BUENOS AIRES).

..	..	..	..	..	222	350	222	350	222	350	222
..	..	..	..	222	222	350	222	350	222	350	222
201	208	206-201	201	208	208	325	208	325	208	325	208
201	208	206-201	201	208	208	325	208	325	208	325	208
201	208	220-215	215	222	222	350	222	380	222	380	222
201	208	206-201	201	208	208	325	..	355	..	355	..
196	203	201-196	201	208	208	325	..	355	..	355	..
..	198	196	196	203	203	320	..	320	..	320	..
191	203	201-196	196	203	203	320	..	320	..	320	..
196	203	201-196	191	198	198	315	..	315	..	315	..
196	203	201-196	191	198	198	315	..	315	..	315	..
196	203	201-196	191	198	198	315	198	315	198	315	198
196	203	201-196	191	198	198	315	..	315	..	315	..
..	..	..	..	..	(a) 207	350	..	350	..	..	..
..	..	..	..	(a) 207	(a) 207	350	..	350	..	350	..

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	Noli massimi per l'anno 1910
-----------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------

(Segue) Linea

(DALL'ITALIA A ROS)

Italia.

Ravenna (2) . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Toscana . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..

Linea del

La Veloce (a).

Europa . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Savoia . . . . .	..	200	200	200-205	200	200	200	200	200
Bologna . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..

(1) Vedasi nota 1 a pag. 34.

(2) Siliurato nell'aprile 1917.

(a) Dall'Italia per Barbados, Trinidad, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Puerto Columbia, Puerto

Noli massimi per l'anno 1911	Noli massimi per l'anno 1912 (1)	Noli massimi per l'anno 1913	Noli massimi per l'anno 1914	Noli massimi per l'anno 1915	Noli massimi per l'anno 1916	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1917	Noli fissati dal Mi- nistro degli Affari Esterni per il 1° qua- drimestre 1917.	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1917	Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vet- tori per il 2° qua- drimestre 1917.	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1917	Noli consentiti dal Commissariato ed accettati dai vetto- ri per il 3° quadri- mestri 1917.
---------------------------------	-------------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---	--	---	---	---	---

del Plata.

RIO DI SANTA FE).

..	..	196-191	191	198	198	320	198	320	..	..	..
..	..	196-191	191	198	198	320	198	320	198	330	198

Centro America.

..	..	..	..	..	220	330	220	330	220	330	220
200	200	205-200	..	220	220	330	..	330	..	..	..
..	..	210	210	215	215	330	..	330	..	..	..

Limon e Colon.

ALLEGATO B.

Noli praticati in alcuni porti esteri pel trasporto dei passeggeri di 3^a classe
nel 3° quadrimestre 1916 e nel 1° e 2° quadrimestre 1917 (*)

PORTI EUROPEI

Norvegia.

Christiania.

DESTINAZIONI	Pacific Steam Navigation Co.		Hamburg- A m e r i k a Linie		D a n s k e forenede Dampskibsselskab		Den norske Amerikalinién	
	3° quadrimes. 1916	1° e 2° quadr. 1917	3° quadrimes. 1916	1° e 2° quadr. 1917	3° quadrimes. 1916	1° e 2° quadr. 1917	3° quadrimes. 1916	1° e 2° quadr. 1917
Montevideo . . . . .	. . . . .	. . . . .	262	262	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Buenos Aires . . . . .	. . . . .	. . . . .	262	262	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Rio de Janeiro . . . . .	. . . . .	. . . . .	249	249	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Santos . . . . .	. . . . .	. . . . .	249	249	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Bahia . . . . .	. . . . .	. . . . .	249	249	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Belem (Parà). . . . .	. . . . .	. . . . .	286	286	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Nuova Orleans	252	252	. . . . .	. . . . .	252	252	. . . . .	. . . . .
Nuova York	252	252	. . . . .	. . . . .	252	252	252	252
Boston . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	252	252	. . . . .	. . . . .
Halifax.	215	215	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
St. John (Canadà)	215	215	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .

(*) Le cifre riportate sono tratte da 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
3° quadrimestre 1916.			
Nuova York	(1) 175.00	. .	. .
Quebec . . . . .	. .	168.75	168.75
Montreal . . . . .	. .	(2) 185.90	(2) 185.90
1° quadrimestre 1917.			
Nuova York	(1) 187.50	. .	. .
Portland Me.	(1) 181.25	. .	(1) 181.25
St. John (Canadà). . .	181.25	181.25	181.25
2° quadrimestre 1917.			
Nuova York	(1) 187.50	. .	. .
Portland Me.	(1) 181.25	. .	(1) 181.25
St. John (Canadà). . .	181.25	. .	181.25
Quebec . . . . .	. .	181.25	. .
Montreal . . . . .	. .	181.25	. .

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

(1) Non compresa la tassa di sbarco.

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

DESTINAZIONI	White Star Line		Cunard Line		American Line	Canadian Pacific R. Co.	Allan Line	Pacific Line
	Celeri	Commer- ciali	Celeri	Commer- ciali				
3° quadrimestre 1916.								
Nuova York	189.37	188.06	189.37	164.12	189.37 a 202.00	.	.	.
Boston	189.37	.	.	.	.
Halifax	170.44	.	.	.	.	.	.
St. John (Canada)	176.75	170.44	.
Quebec	176.75	170.44	.	(1) 164.12	.	.	.	.
Montreal.	(1) 164.12	.	.	.	.
Bahia.	252.50
Pernambuco	252.50
Rio Janeiro.	252.50
Santos	252.50
Montevideo.	252.50
Buenos Aires	252.50

NOTA. — Nei suddetti prezzi per le destinazioni degli Stati Uniti non è compresa la tassa di sbarco di lire 20.20.
1) Partenza da Londra.

Segue: Liverpool.

DESTINAZIONI	White Star Line		Cunard Line		American Line	Canadian Pacific R. Co.	Allan Line	Pacific Line
	Celeri	Commerciati	Celeri	Commerciati				
		202.00	195.69	202.00				
Nuova York								
St. John (Canada)						183.06 a 189.37	188.06	
Bahia								252.50
Pernambuco								252.50
Rio Janeiro.								252.50
Santos								252.50
Montevideo.								252.50
Buenos Aires								252.50

1° quadrimestre 1917.

NOTA. — Nei suddetti prezzi per le destinazioni degli Stati Uniti non è compresa la tassa di sbarco di lire 20.20.

Segue: Liverpool.

DESTINAZIONI	White Star Line		Cunard Line		American Line	Canadian Pacific R. Co.	Allan Line	Pacific Line
	Celert	Commerciati	Celert	Commerciati				
Nuova York	202.00	195.69	202.00	176.75	195.69	.	.	.
Quebec	183.06	.	.	.	176.75 a 189.37	183.06	.
Bahia	252.50
Pernambuco	252.50
Rio Janeiro	252.50
Santos	252.50
Montevideo	252.50
Buenos Aires	252.50

NOTA. — Nei suddetti prezzi per le destinazioni degli Stati Uniti non è compresa la tassa di sbarco di lire it. oro 42.92.

Olanda.

Rotterdam.

DESTINAZIONI	Holland American Line	
	3 ^o quadrimestre 1916	1 ^o quadrimestre 1917
Nuova York	430.00	425.00

Francia.

Marsiglia.

DESTINAZIONI ¹	Transports Maritimes	Compagnie Générale Trans- atlantique
3 ^o quadrimestre 1916.		
Montevideo	276	..
Buenos Aires	276	..
Rio de Janeiro	276	..
Santos	276	..
Bahia	276	..
Nuova York . . . . .	..	230
2 ^o quadrimestre 1917.		
Montevideo	240	..
Buenos Aires	240	..
Rio de Janeiro	240	..
Santos	240	..
Bahia	240	..

Portogallo.
Lisbona.

DESTINAZIONI	Royal Mail		Pacific S. N. C.		Sud Atlantique	Lloyd Royal Hollandais	Chargeurs Réunis	Booth Line	Fabre Line	Lampport & Holt
	Rapidi	Comm.	Rapidi	Comm.						
3° quadrimestre 1916.										
Montevideo	221.73	200.00	221.73	193.47	193.47	243.04	193.47			193.47
Buenos Aires	221.73	200.00	221.73	193.47	193.47	243.04	193.47			193.47
Rio de Janeiro	221.73	200.00	221.73	193.47	193.47	243.04	193.47			193.47
Santos	221.73	200.00	221.73	193.47	193.47	243.04	193.47			193.47
Bahia	221.73	200.00	221.73	193.47	193.47	243.04	193.47			193.47
Pernambuco	221.73	200.00	221.73	193.47	193.47	243.04	193.47			193.47
Manaos								217.39		
Nuova Orleans								217.39		
Nuova York									239.13	
Boston									239.13	

1° quadrimestre 1917.

Montevideo	292.50	267.50	292.50	287.50	257.50	317.50	257.50			257.50
Buenos Aires	292.50	267.50	292.50	287.50	257.50	317.50	257.50			257.50
Rio de Janeiro					257.50					
Santos					257.50					
Belem (Parà)								287.50		
Manaos								325.00		
Nuova York									350.00	

Spagna.
Cadice.

DESTINAZIONI	Compagnia Trans- atlantica di Barcellona	Pinillos, Izquierdo & C.
3° quadrimestre 1916.		
Montevideo	330.00	294-330
Buenos Aires	330.00	294-330
Rio de Janeiro . . . . .	. .	270-294
antos . . . . .	. .	270-294
La Guayra	336.00	. .
Colon	336.00	. .
ra Cruz	336.00	. .
Avana	313.20	270
Nuova York	300.10	. .
1° quadrimestre 1917.		
Montevideo	492.00	480.00
Buenos Aires	492.00	480.00
Rio de Janeiro	492.00	432.00
Santos . . . . .	. .	432.00
La Guayra	492.00	. .
Colon	492.00	. .
Vera Cruz	460.00	. .
Avana	467.55	400
Nuova York	525.30	. .

NOTA. — Nei prezzi suindicati non è compresa la tassa d'emigrazione di 5 pesetas (lire it. 8.10)

Segue: Cadice.

DESTINAZIONI	Compagnia Trans- atlantica di Barcellona	Pinillos Izquierdo & C.
2° quadrimestre 1917.		
Montevideo	512.50	462.50-512.50
Buenos Aires	512.50	462.50-512.50
Rio de Janeiro . . . . .	..	429.15-462.50
Santos . . . . .	..	429.15-462.50
La Guayra	512.50	..
Colon.	512.50	..
Vera Cruz.	478.35	..
Avana	487.65	420.35
Nuova York	545.85	..

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

PORTI AMERICANI

America Settentrionale.
Nuova York.

DESTINAZIONI	3° quadrimestre 1916.									
	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Anchor Line	Fabre Line	White Star Line (Via Boston)	Lloyd Italiano	Transatlantica Italiana	Lloyd Sabauda	Zienta- Americana	
Genova	301.50	301.50	227.80	291.45	335.00	301.50	301.50	278.05	301.50	
Napoli	301.50	301.50	227.80	291.45	335.00	301.50	301.50	278.05	301.50	
Palermo	301.50	301.50	227.80	291.45	335.00	301.50	301.50	278.05	301.50	
Messina	301.50	301.50	227.80	291.45	335.00	301.50	301.50	278.05	301.50	
Prepagati (acquistati a Nuova York) da:										
Genova	217.75	217.75	186.00	194.30	207.70	217.75	217.75	207.70	217.75	
Napoli	217.75	217.75	186.00	194.30	207.70	217.75	217.75	207.70	217.75	
Palermo	217.75	217.75	186.00	194.30	207.70	217.75	217.75	207.70	217.75	
Messina	217.75	217.75	186.00	194.30	207.70	217.75	217.75	207.70	217.75	

N. B. — Le suddetta notizie furono fornite dalla Camera di commercio italiana di New York.

Segue: Nuova York.

DESTINAZIONI	1° quadrimestre 1917.									
	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Anchor Line	Fabre Line	White Star Line (Via Boston)	Lloyd Italiano	Transatlantica Italiana	Lloyd Sabando	Steu- Americana	
Genova	392.50	392.50	306.15	380.70	392.50	392.50	392.50	365.00	392.50	
Napoli	392.50	392.50	306.15	380.70	392.50	392.50	392.50	365.00	392.50	
Palermo	392.50	392.50	306.15	380.70	392.50	392.50	392.50	365.00	392.50	
Messina	392.50	392.50	306.15	380.70	392.50	392.50	392.50	365.00	392.50	
Prepagati (acquistati a Nuova York) da:										
Genova	255.10	255.10	217.80	227.65	243.35	255.10	255.10	243.35	255.10	
Napoli	255.10	255.10	217.80	227.65	243.35	255.10	255.10	243.35	255.10	
Palermo	255.10	255.10	217.80	227.65	243.35	255.10	255.10	243.35	255.10	
Messina	255.10	255.10	217.80	227.65	243.35	255.10	255.10	243.35	255.10	

DESTINAZIONI

2° quadrimestre 1917.

Genova	360.00	Transatlantica Italiana
Napoli	360.00	
Palermo	360.00	
Messina	360.00	
Prepagati (acquistati a Nuova York) da:		
Genova	234.00	
Napoli	234.00	
Palermo	234.00	
Messina	234.00	

N. B. — Le suddette notizie furono fornite dalla Camera di commercio italiana di New York

America Centrale.

Colon.

DESTINAZIONI	La Veloce	Tran- satlantica di Barcellona	Compagnie Générale Transatlanti- que
3° quadrimestre 1916.			
Genova	335	. .	. .
Bordeaux . . . . .	. .	. .	335
Barcellona . . . . .	. .	335	. .
1° quadrimestre 1917.			
Genova	392.50	. .	. .
Bordeaux . . . . .	. .	. .	392.50
Barcellona . . . . .	. .	392.50	. .
2° quadrimestre 1917.			
Genova	370	. .	. .
Barcellona . . . . .	. .	430 (1)	. .

(1) Oltre ad un dollaro (lire it. 7.20) per tassa di sbarco.

La Guayra.

DESTINAZIONI	La Veloce	Compagnia Tran- satlantica di Barcellona	Compagnie Générale Trans- atlantique
3° quadrimestre 1916.			
Cadice . . . . .	. .	342.20	. .
Barcellona	342.20	342.20	. .
Genova	335.—	. .	. .
Marsiglia	335.—	. .	. .
St. Nazaire . . . . .	. .	. .	335.—
Bordeaux . . . . .	. .	. .	335.—
Prepagati da:			
Barcellona	312.50	. .	. .
Genova	262.50	. .	. .
Marsiglia	281.25	. .	. .

America Meridionale (1).

Pernambuco.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Pacific S. N. C.	Koninklijke Hollandsche Lloyd
3 ^o quadrimestre 1916.			
Liverpool	240	240	
Amsterdam			(a) 240
La Pallice	(b) 240	(b) 240	
Lisbona	240	240	
Leixoes	240	240	
Vigo			(c) 240
1 ^o quadrimestre 1917.			
Liverpool	270	270	
Amsterdam			(a) 270
La Pallice	(b) 270	(b) 270	
Lisbona	270	270	
Leixoes	270	270	
Vigo			(c) 270

NOTA. — Medesimi prezzi per i biglietti prepagati. Le Compagnie « Royal Mail » e « Pacific S. N. C. » accettano emigranti in partenza da Liverpool previo deposito di Lst. 8, restituibili al passeggero se egli otterrà di sbarcare. (a) Compresa la tassa locale. (b) Più un franco per tassa di sbarco. (c) Più 6 pesetas per tassa di sbarco.

Bahia.

DESTINAZIONI	France-Amé- rique	Sud-Atlantique	Royal Mail	Pacific S. N. Co.	Chargeurs Réunis
3 ^o quadrimestre 1916.					
Marsiglia	200				
Genova	200				
Napoli	200				
Lisbona		223	231		
Vigo		223			
Bordeaux		223			240
Cherbourg				231	
Southampton			231		

(1) Pei porti del Brasile, ai prezzi indicati si deve aggiungere la tassa di reis 6000 (lire it. 9,23), imposta dal Governo Brasiliano per ciascun passeggero di terza classe imbarcato.

Rio de Janeiro.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		La Veloce		Lloyd Italiano	Transatlantica Italiana	Transports Maritimes	Italia	Lloyd Sabaudo
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali					
3° quadrimestre 1916.									
Barcellona	250	230	250	230	230 a 250	..	..	230	250
Marsiglia . . . . .	..	..	..	..	..	..	240	..	..
Genova	250	230	250	230	230 a 250	230	..	230	250
1° quadrimestre 1917.									
Genova	300		275		275	275	..	265	275 a 300

NOTA — Ai prezzi suindicati per Barcellona va aggiunta la tassa di sbarco fissata in 5 pesetas.

Santos.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana *	La Veloce	Transatlantica Italiana	Italia	Lloyd Italiano	Lloyd Sabaudo
3° quadrimestre 1916.						
Genova	250	250	230	220	230	250
Da Genova o Napoli a Santos (prepagati) . .	192.50	188	..	178.50	192.50	..
1° quadrimestre 1917.						
Genova	300	275	275	265	275	300
Da Genova o Napoli a Santos (prepagati) . .	192.50	188	..	178.50	192.50	..

DESTINAZIONI

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Lloy Italiano	Italia	Transatlantica di Barcellona	Transports Maritimes	Pacific S. N. C.	Royal Mail	Transatlantica Italiana	Lloyd Sabando
	3° quadrimestre 1916.									
Genova	240-255	224-255	224 a 255	224	..	..	..	..	244	240 a 255
Napoli	(1)	(1)	(1)	(1)	..	..	..	..	(1)	(1)
Barcellona	255	255	255	255	250.25	231	..	..	255	255
Vigo . . . . .	..	..	..	..	250.25	..	220 a 240	220 a 240	..	..
Coruña . . . . .	..	..	..	..	264	..	204 a 255	238 a 275	..	..
Bilbao . . . . .	..	..	..	..	275	..	204 a 255	233 a 275	..	..
Lisbona . . . . .	..	..	..	..	220	..	200 a 231	200 a 231	..	..
Prepagati da:										
Genova, Napoli, Palermo e Messina . . .	195.80	193	195.80	178.20	..	180	..	..	..	195.80

(1) Lire 11 in più del nolo per Genova.

DESTINAZIONI	1° quadrimestre 1917.											
	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Lloyd Italiano	Italia	Transatlantica di Barcellona	Transports Maritimes	Pacific S. N. C.	Royal Mail	Transatlantica Italiana	Lloyd Sabando	Steuia Americana	Sud Atlantique
Genova	336	336	336	336	.	308	.	.	336.—	364	308	308
Barcellona . . . . .	.	.	.	.	360	294	.	.	.	.	.	.
Vigo . . . . .	.	.	.	.	329	.	308	308	.	.	.	280.
Cadice . . . . .	.	.	.	.	360	.	.	.	.	.	.	.
Marsiglia . . . . .	.	.	.	.	.	308	.	.	.	.	.	280
Bordeaux . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	280
Lisbona . . . . .	.	.	.	.	.	.	294	294	.	.	.	280
Prepagati da:												
Genova, Napoli, Palermo e Messina	252	252	252	252	.	252	.	.	218.40	280	.	.

N. B. — Le suddette notizie furono fornite dalla Camera di commercio Italiana di Buenos Aires.

DESTINAZIONI

DESTINAZIONI	2° quadrimestre 1917,									
	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Lloyd Italiano	Italia	Transatlantica di Barcellona	Transports Maritimes	Paete S. N. C.	Royal Mail	Transatlantica Italiana	Lloyd Sabando
Genova	336	336	336	327.60	. . .	350	. . .	. . .	327.60	336-304
Barcellona . . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	361-392	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Vigo . . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	361-392	. . .	308-322	308-322	. . .	. . .
Cornña . . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	361-392	. . .	327.60	327.60	. . .	. . .
Bilbao . . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	361-392	. . .	a 341.60 a 341.60	352.80	. . .	. . .
Cadice . . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	361-392	. . .	a 366.80	366.80	. . .	. . .
Marsiglia . . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	350	. . .	. . .	. . .	. . .
Lisbona . . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	280-294	280-294	. . .	. . .
Prepagati da:										
Genova, Napoli, Palermo r Messina . . .	252	252	252	252	. . .	252	. . .	. . .	238	280

N. B. — Le suddette notizie furono fornite dalla Camera di commercio italiana di Buenos Aires.

ALLEGATO C.

Piroscafi addetti al trasporto degli emigranti iscritti in patente per l'anno 1917.

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

PIROSCAFI (1)	Anno di costruzione	Tonnel- laggio		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 Setten- trionale o Centrale	per l'America Meridio- nale

Bandiera Italiana.

<i>Navigazione Generale Italiana.</i>									
Duca degli Abruzzi **	1907	7918	4212	66	122	1559	17.44	15.20	..
Duca di Aosta **	1909	7827	4242	68	122 (5)	1634	18.65	15.14	..
America **	1908	8996	5050	118	70	2190	16.72	14.52	..
<i>La Veloce.</i>									
Duca di Genova **	1907	7893	4203	79	120	1596	*17.50	13.66	..
Europa **	1907	7870	4547	..	74	1792	15.23	13.70	..

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

(2) Le cifre riportate indicano, per la terza 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 per gli ultimi dieci viaggi compiuti in servizio di emigrazione, tanto di andata che di ritorno. A datare dal gennaio 1915 è stato consentito alle Compagnie che ne hanno fatta speciale domanda di praticare una riduzione di due miglia nella velocità oraria sulla linea dell'America del Sud.

(5) Oltre a 160 speciali.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnel- laggio		Numero delle cuccette			Velocità		
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale	raggiunta nei viaggi	
								per l'America Setten- trionale o Centrale	per l'America Meridio- nale

Segue: **Bandiera Italiana.**

Lloyd Italiano.

Caserta **	1905	6938	4369	82	..	1507	13.50	13.00	..
Indiana **	1905	5012	3051	32	..	1416	13.52	12.74	12.59

Lloyd Sabauda.

Tomaso di Savoia **	1907	7761	4895	199	196	1071	17.51	13.81	12.95
Principe di Udine **	1908	7828	4936	188	166	1081	18.11	14.26	1.255
Regina d'Italia **	1907	6240	3998	..	(1) 144	1733	14.87	12.44	..
Re d'Italia **	1907	6237	3982	..	(1) 144	1742	15.02	13.24	..

Italia.

Toscana	1900	4113	2559	..	(1) 32	1383	12.90	(2) 11.11	11.57
-------------------	------	------	------	----	--------	------	-------	-----------	-------

Transatlantica Italiana

Giuseppe Verdi **	1915	9500	5300	94	236	1817	17.45	(3) 14.13	..
Dante Alighieri **	1914	9754	5816	94	236	1792	17.52	14.88	..
Garibaldi **	1906	5185	3109	66	..	1434	14.74	..	11.94
Cavour **	1905	5156	3200	..	(1) 78	1453	14.70	..	11.91

Siculo-Americana.

San Guglielmo **	1911	8341	5011	16	120	2110	15.91	14.31	..
----------------------------	------	------	------	----	-----	------	-------	-------	----

(1) Classe unica.

(2) Per la linea del Centro America.

(3) Media dei primi otto viaggi, quattro di andata e quattro di ritorno.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnel- laggio		Numero delle cuccette			Velocità		
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale	raggiunta nei viaggi	
								per l'America Setten- trionale o Centrale	per l'America Meridio- nale

Bandiera Inglese.

White Star Line.

Canopic **	1900	12097	7717	244	250	1169	*15.26	14.04	..
Cretic **	1902	13507	8663	342	52	1643	*13.90	13.64	..

Anchor Line.

Italia	1903	4806	3005	12	..	1122	15.87	11.45	..
--------	------	------	------	----	----	------	-------	-------	----

Bandiera Francese.

Transports Maritimes

Pampa **	1906	4471	2812	71	(4) 48	1116	16.05	..	11.78
----------	------	------	------	----	--------	------	-------	----	-------

Cyp. Fabre & C.ie.

Patria **	1913	11420	6303	113	240	1912	18.22	13.68	..
-----------	------	-------	------	-----	-----	------	-------	-------	----

Bandiera Spagnuola.

Compañia Trasatlántica de Barcelona.

Infanta Isabel de Borbon (2)	1912	10348	5740	146 (3)	150	1177	*16.00	..	(4) 15.35
------------------------------	------	-------	------	------------	-----	------	--------	----	-----------

- (1) Oltre a 44 di 2ª classe economica.
 (2) Quattro eliche.
 (3) Oltre a 156 di lusso.
 (4) Media dei primi due viaggi di andata.

ALLEGATO D.

Noli effettivamente praticati dai vettori nei viaggi compiuti negli ultimi quattro mesi del 1916 e nei primi otto mesi del 1917.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	approvati dal Commissa- riato	praticati dai vettori
Settembre 1916.					
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Duca degli Abruzzi	Genova	Nuova York	275	205	205
Duca di Aosta	Id.	d.	275	205	205
<i>La Veloce.</i>					
Duca di Genova	Genova	Nuova York	275	205	205
Europa	Id.	Centro America	300	220	215
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Caserta	Genova	Nuova York	265	195	195
Luisiana	Id.	Brasile	274	196	196
		Plata	236	208	208
<i>Italia.</i>					
Toscana	Genova	Brasile	264	186	186
		Plata	271	193	193
<i>Lloyd Sabauda.</i>					
Re d'Italia	Genova	Nuova York	265	195	195
Tomaso di Savoia	Id.	Brasile	285	207	207
		Plata	300	222	222
<i>Transatlantica Italiana.</i>					
Dante Alighieri	Genova	Nuova York	275	205	205
Cavour	Id.	Brasile	274	196	196
		Plata	286	208	208

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettori	approvati dal Commissa- riato	praticati dal vettori

Segue: Settembre 1916.

<i>Siculo-Americana</i>					
San Guglielmo	Napoli	Nuova York	275	205	205
<i>White Star Line</i>					
Cretic	Napoli	Boston	250	195	195
Canopic	Id.	Id.	250	195	195
<i>Cyp. Fabre & Cie</i>					
Patria	Napoli	Nuova York	265	195	195

Ottobre 1916.

<i>Navigaz. Gen. Italiana</i>					
Duca degli Abruzzi . .	Genova	Nuova York	275	205	205
<i>Lloyd Sabaud</i>					
Regina d'Italia	Genova	Nuova York	265	195	195
<i>Transatlant. Italiana</i>					
Giuseppe Verdi	Genova	Nuova York	275	205	205
Garibaldi	Id.	Brasile	224	196	196
		Plata	286	208	208
<i>Cyp. Fabre & Cie</i>					
Patria	Napoli	Nuova York	265	195	195
<i>Anchor Line.</i>					
Italia	Napoli	Nuova York	—	175	175
<i>Transports Maritimes</i>					
Pampa	Genova	Brasile	264	186	186
		Plata	276	198	198

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	N O L I		
			proposti dai vettori	approvati al Commissa- riato	praticati dai vettori
Novembre 1916.					
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Duca di Aosta	Genova	Nuova York	275	205	205
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Caserta	Genova	Nuova York	265	195	195
<i>Lloyd Sabauda.</i>					
Principe di Udine	Genova	Brasile	285	207	207
		Plata	300	222	222
Re d'Italia	Id.	Nuova York	265	195	195
<i>Italia.</i>					
Ravenna	Genova	Brasile	264	186	186
		Plata	271	193	193
Toscana	Id.	Brasile	264	186	186
		Plata	271	193	193
<i>Transatlantica Italiana.</i>					
Dante Alighieri	Genova	Nuova York	275	205	205
Giuseppe Verdi	Id.	Id.	275	205	205
<i>Siculo-Americana</i>					
San Guglielmo	Napoli	Nuova York	275	205	205
<i>Witthe Star Line.</i>					
Canopic	Napoli	Boston	250	195	195

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	approvati dal Commissa- riato	praticati dai vettori
Dicembre 1916.					
<i>La Veloce.</i>					
Europa	Genova	Centro America	300	220	215
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Luisiana	Genova	Plata	286	208	208
<i>Lloyd Sabauda.</i>					
Tomaso di Savoia	Genova	Brasile	285	207	207
		Plata	300	222	222
<i>Transatlantica Italiana.</i>					
Garibaldi	Genova	Brasile	274	196	196
		Plata	286	208	208
Dante Alighieri	Id.	Nuova York	275	205	205
<i>Cyp. Fabre & Cie</i>					
Patria	Napoli	Nuova York	265	195	195
<i>Anchor Line.</i>					
Italia	Napoli	Nuova York	—	175	175

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettori	fissati dal Ministro degli Affari Esteri	praticati dal vettori
Gennaio 1917.					
<i>Transatlantica Italiana</i>					
Giuseppe Verdi	Genova	Nuova York	315	205	205
<i>White Star Line.</i>					
Cretic	Napoli	Boston	305	195	195
Canopic	Id.	Id.	305	195	195
Febbraio 1917.					
<i>Cyp. Fabre e Cie</i>					
Patria	Napoli	Nuova York	195	195	195
<i>Anchor Line.</i>					
Italia	Napoli	Nuova York	285	175	175
Marzo 1917.					
<i>Transatlantica Italiana</i>					
Dante Alighieri	Genova	Nuova York	315	205	205
Cavour	Id.	Brasile	305	196	196
		Plata	325	208	208
<i>White Star Line.</i>					
Cretic	Napoli	Boston	305	195	195
Aprile 1917.					
<i>Transatlantica Italiana</i>					
Giuseppe Verdi	Genova	Nuova York	315	205	205
<i>White Star Line</i>					
Canopic	Napoli	Boston	305	195	195

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettori	approvati dal Commissa- riato	praticati dal vettori
Maggio 1917.					
<i>Transatlantica Italiana.</i>					
Garibaldi	Genova	Brasile	305	196	196
		Plata	325	208	208
Dante Alighieri	Id.	Nuova York	350	(1) 205	205 (1)
<i>White Star Line.</i>					
Cretic	Napoli	Boston	340	(1) 195	195 (1)
Giugno 1917.					
<i>Transatlantica Italiana.</i>					
Giuseppe Verdi	Genova	Nuova York	350	(1) 205	205 (1)
		Brasile	305	196	196
Cavour	Id.	Plata	325	208	208
<i>White Star Line.</i>					
Canopic	Napoli	Boston	340	(1) 195	195 (1)
Luglio 1917.					
<i>La Veloce.</i>					
Europa (2)	Genova	Centro America	330	220	220
<i>Transatlantica Italiana.</i>					
Dante Alighieri	Genova	Nuova York	350	(1) 205	205 (1)
		Brasile	305	196	196
Garibaldi	Id.	Plata	325	208	208
Agosto 1917.					
<i>White Star Line</i>					
Cretic	Napoli	Boston	340	(1) 195	195 (1)

(1) Oltre a 4 dollari, al cambio del giorno del Banco di Napoli, per maggior tassa di sbarco negli Stati Uniti.

(2) Interrotto il viaggio a Gibilterra per avaria riportata in seguito a collisione.

ALLEGATO 15.

Parere del Consiglio Superiore di Marina
sulla determinazione dei noli pel trasporto degli emigranti
nel primo quadrimestre 1917.

(13 Dicembre 1916).

Presenti: *vice-ammiraglio* LEONARDI CATTOLICA, *presidente*.
 Membri ordinari: *tenente generale macchinista* GOFFI, *vice-ammiraglio* TRIFARI, *direttore generale* PAGES, *contrammiraglio* FILIPPONI.

N. B. — Non intervenne il Tenente Generale del Genio Navale FERRATI, perchè ammalato.

Premesso che per il 1° quadrimestre del 1917 la sola Società di Navigazione « Cyp Fabre et C.ie » ha proposto il mantenimento dei noli attuali per trasporto di emigranti, dichiarando però che intende usufruire dell'aumento che venisse eventualmente concesso alle altre Società, mentre tutti gli altri vettori hanno proposto noli eccedenti del 50 % circa quelli ora vigenti;

Che, avendo invece il Commissariato di emigrazione insistito per il mantenimento dei noli in vigore, i vettori non hanno accettato siffatta proposta, tenendo ferme le richieste di aumenti da essi fatte ed invocando la procedura prevista dall'art. 14 della legge 31 gennaio 1901, n. 23;

Che in seguito a ciò il Ministero degli Affari Esteri (R. Commissariato dell'Emigrazione) ha trasmesso tutti i relativi atti e documenti a questo Consiglio, invitandolo ad emettere il parere di cui al citato art. 14;

Udito il relatore;

Datasi lettura della lettera del Commissariato di emigrazione;

Preso conoscenza delle lettere dei vettori, nelle quali sono contenute le accennate proposte di aumento e le ragioni in appoggio di esse, nonchè dei pareri espressi dagli Ispettori di emigrazione e dalle Camere di Commercio e dell'avviso manifestato dal Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari (Direzione Generale della Marina Mercantile), riportato nella lettera del Commissariato di emigrazione;

Visti i prospetti dei noli massimi stabiliti dal 1° quadrimestre 1902 al 3° quadrimestre 1916, il prospetto dei noli attualmente in vigore e di quelli proposti dai vettori per il prossimo quadrimestre, ed i rapporti dei Regi Consoli sui noli praticati nei principali porti esteri per il trasporto dei passeggeri di 3ª classe in viaggi transatlantici;

Il *Consiglio*, vagliate accuratamente le ragioni addotte del R. Commissariato di emigrazione e quelle esposte dai vettori, e tenuto conto degli elementi di giudizio indicati più sopra, si è formato il convincimento che, se da una parte appaiono senza dubbio eccessive le richieste di aumento, nella misura in cui furono formulate dai vettori, d'altra parte non si può negare che validi argomenti militino a favore di un aumento in più moderata proporzione.

Invero i noli in vigore sono tutt'ora quelli che vennero stabiliti nel dicembre 1914, per il 1° quadrimestre 1915. Ora non può certamente contestarsi che da quell'epoca ad oggi le spese di esercizio si siano andate straordinariamente aggravando in forza dei vertiginosi aumenti avvenuti nel prezzo del carbone, dei viveri, dei generi di consumo, nelle paghe e nei premi di assicurazione contro i rischi di guerra: di guisa che, sebbene, come rileva il Commissariato, nello stabilire i noli per il 1° quadrimestre 1915 si sia tenuto conto dei mutamenti avvenuti nelle condizioni normali delle spese di esercizio e del movimento migratorio, certo si è che il lieve aumento (L. 5,00) allora apportato nei noli rimane di gran lunga al di sotto dei maggiori oneri che oggi incombono sull'industria dei trasporti marittimi.

Nè, per negare ai vettori qualsiasi aumento dei noli, possono giovare le considerazioni d'indole generale addotte dal Commissariato.

Questo osserva in primo luogo che, esercitando i vettori l'industria del trasporto degli emigranti in regime di esclusività ed essendo ammesso il diritto nello Stato di determinare i noli massimi, onde tale esclusività non degeneri in un vero e proprio monopolio, si deve in questa determinazione tener conto dei vantaggi derivanti ai vettori dalla esclusività della loro industria.

Ma anzitutto non è esatta la premessa che i vettori di emigranti esercitino la loro industria in regime di esclusività, consentendo la legge di ottenere la patente di vettore a chiunque abbia i requisiti ed i mezzi per il trasporto degli emigranti nei modi voluti dalla legge.

Inoltre, anche volendo concedere che esista, a pro' dei vettori, siffatto sistema di esclusività, si dovrebbe pur sempre mettere in bilancia con questo vantaggio gli speciali e non lievi oneri imposti dalla legge ai vettori ed i notevoli benefici sociali che lo Stato ricava assicurando che il trasporto degli emigranti avvenga con speciali garanzie e determinate norme.

Aggiunge il Commissariato che le Compagnie, per compensarsi delle maggiori spese di esercizio potrebbero aumentare i noli delle merci e dei passeggeri di classe. Senonchè un simile provvedimento si risolverebbe evidentemente, per effetto del comune fenomeno delle ripercussioni economiche, nel porre in parte a carico della generalità dei cittadini le spese riguardanti una classe speciale di essi, gli emigranti.

Infine il Commissariato trova un argomento per mantenere invariati i noli attuali nella circostanza che le Società di navigazione hanno chiuso i bilanci con buoni dividendi: a questo riguardo però è da osservare che di fatto molte Società, oltre all'esercitare l'industria del trasporto degli emigranti, hanno in armamento anche piroscafi di carico, e se da questi ritraggono un utile, anche lauto, non è equo che debbano essere ridotti ad esercitare con perdita la prima industria.

A parte il fin qui detto, non è da dimenticarsi che, se è equo e legittimo tutelare gli emigranti contro eventuali ecces-

sive pretese dei vettori, questa tutela non deve giungere fino al punto di sacrificare ad essa i giusti interessi dei trasporti marittimi, i quali sono strettamente collegati allo sviluppo ed all'incremento della Marina Mercantile, sviluppo ed incremento che sono di somma, di vitale importanza sia ai fini dell'economia nazionale, in quanto favoriscono l'espansione civile e commerciale della nostra Patria, sia ai fini della difesa militare del Paese, che in un fiorente naviglio mercantile troverà sempre potente, validissimo ausilio.

Da ultimo non è da trascurarsi che nei porti esteri i noli massimi o già sono in aumento o tendono ad aumentare.

Le suesposte ragioni persuadono, come già si è detto, il *Consiglio* che convenga concedere un aumento: e ciò a prescindere dalla considerazione di massima accennata dal relatore sulla opportunità di ostacolare, nelle attuali condizioni politiche, anzichè di agevolare l'emigrazione, in quanto questa è considerazione che per sua natura esula dalla competenza del *Consiglio* ed è estranea all'indole della questione ora sottoposta al suo esame.

Quest'aumento però dovrà, ad avviso del *Consiglio*, essere alquanto più elevato per la linea dell'America del Sud, sulla quale è più sensibile l'aggravio delle spese di esercizio.

Pertanto

IL CONSIGLIO :

all'unanimità esprime parere che per il 1° quadrimestre 1917 i noli massimi per trasporto degli emigranti debbano essere fissati con un aumento del 15 % su quelli ora in vigore, quanto alla linea dell'America del Sud, e del 12 % quanto alle altre linee.

*
* *

Circa la domanda speciale fatta dalle Compagnie di navigazione — che cioè sia loro consentito di praticare per gli emigranti esteri (specialmente Greci ed Orientali) un nolo di

assai superiore a quello che sarà stabilito per gli italiani — poichè il Commissariato dichiara di riservarsi di esaminare più accuratamente la questione (col concorso, se del caso, dei Corpi consultivi dell'emigrazione) per potere in qualche modo aderire al desiderio delle Compagnie, e di prendere una decisione nel corso del quadrimestre;

IL CONSIGLIO :

all'unanimità si astiene dal deliberare.

Firmati : FILIPPONI — PAGES — TRIFANI —
GOFFI — LEONARDI CATTOLICA.

ALLEGATO **F.**

Memoriale dei vettori relativo ai noli degli emigranti

(1° quadrimestre 1917).

Durante il biennio 1915-16 nessuna variazione il Commissariato dell'emigrazione credette di consentire sui noli degli emigranti, come può vedersi dai bollettini dei Noli Massimi pubblicati dal Commissariato medesimo, quali per ogni buon fine si allegano, e che contengono i tre quadrimestri del 1913 e quelli del 1916.

È quasi superfluo aggiungere che i vettori italiani ogni qualvolta si trattò di stabilire i noli, non mancarono di mettere in opportuno rilievo al Commissariato la necessità di accordare congrui aumenti sui noli medesimi, basando le loro domande su dati di fatto incontrovertibili, ma il Commissariato non credette doverne tenere alcun conto.

L'affermazione con cui si inizia il presente esposto è intesa appunto a porre in luce la grande diversità fra la situazione generale quale poteva esistere al 1° gennaio 1915 e quella venutasi man mano creando per effetto della guerra. Tale diversità, conseguenza delle gravi perturbazioni verificatesi in tutta l'economia mondiale, di cui l'industria dell'armamento è parte principalissima, imponeva anche una revisione dei noli degli emigranti stati fissati in base ad elementi di fatto che, sostanzialmente mutati, venivano a determinare un aggravamento progressivo delle spese di esercizio inerenti alla industria dei vettori.

Elementi di fatto. — Nel novembre 1914, allorquando cioè vennero fissati i noli che il Commissariato di Emigrazione non volle aumentare durante il 1915 o 1916 e non vorrebbe

neppure aumentare per il 1° quadrimestre 1917, il *prezzo del carbone* a Genova si aggirava intorno alle 50 lire per tonnellata, mentre in oggi il prezzo è più che quadruplicato.

I viveri ed i generi di consumo hanno subito tali aumenti che non occorre alcuna speciale documentazione per provarlo, il rincaro essendo la conseguenza diretta ed inevitabile delle difficoltà enormi degli approvvigionamenti.

È appena il caso di accennare che il problema dei rifornimenti è talmente complesso, da impegnare tutte le energie dei massimi organi dello Stato, richiedendo in pari tempo l'opera degli uomini più eminenti nelle discipline economiche e finanziarie.

Il premio di assicurazione contro i rischi di guerra, che nel secondo quadrimestre del 1914 oscillava per ogni viaggio di A. e R. da 0,80 all'1 % del valore di una nave, è andato successivamente aumentando sino a raggiungere il 7 % netto del valore stesso; ciò che sopra il valore di un transatlantico di circa 5 milioni dà un maggior aggravio di circa lit. 300 mila per ogni viaggio.

Le paghe degli equipaggi dovettero essere necessariamente aumentate, in quella misura imposta dalle note difficoltà che le Società Vetrici sperimentano per la formazione degli equipaggi, come conseguenza dei richiami alle armi e dei rischi della navigazione. Elemento non meno importante è la notevole *elevatezza del cambio*, la cui continua ascesa si tenta invano di arrestare, ma che concorre ad aggravare notevolmente gli oneri dell'esercizio, essendochè il carbone ed altri generi di consumo si pagano in moneta estera, mentre i noli degli emigranti si riscuotono in lire italiane.

Di fronte a tali oneri i vettori hanno aumentate tutte le tariffe dei passeggeri e delle merci: per queste ultime tenendo tuttavia presente la necessità di non paralizzare quella parte dell'attività nazionale che merita invece più che mai di essere favorita, ed anche per non contribuire vieppiù allo inasprimento dei cambi.

Argomentazioni del Commissariato dell'emigrazione.

a) Profitti dell'industria marittima. — Il Bollettino della emigrazione n. 8-9, edito il 15 ottobre 1916 (che si allega) permette di esaminare pressochè tutte le argomentazioni, più o meno speciose di cui il Commissariato si è valso per negare ai vettori qualsiasi aumento sui noli degli emigranti.

Gioverà ricordare ancora una volta che durante gli anni 1915 e 1916 nessun aumento fu consentito, quasichè nessuna perturbazione fosse intervenuta a giustificarle.

Nella Relazione del Commissariato dell'emigrazione sul procedimento seguito per la determinazione dei Noli massimi per il trasporto degli emigranti nel *Primo* quadrimestre del 1916, il Commissariato riconosce l'aggravio verificatosi nelle condizioni generali in cui si svolge l'esercizio della nostra industria; difatti a pag. 16 afferma che: «*non contestando ai Vettori l'aumento verificatosi nelle spese di esercizio della loro industria*», crede opportuno di non consentire sulle domande di aumento, in considerazione *principalmente* di quanto è stato dichiarato nella relazione sul rendiconto e bilancio dell'esercizio 1914-915 della Società N. G. I. e cioè che «*i risultati di quell'esercizio erano ancora più soddisfacenti dello scorso anno e permettevano la distribuzione di un dividendo in misura maggiore degli esercizi precedenti*».

Occorre anzitutto far constatare come la citazione suddetta sia stata riportata in modo incompleto e tale da produrre un'impressione affatto contraria a quanto in detta Relazione esponevasi; e per la migliore intelligenza si unisce un esemplare della Relazione medesima, dalla quale emerge (pag. 9 e 10) come i risultati ottenuti in quella gestione fossero *in massima parte dovuti all'esercizio diretto delle navi da carico*.

Il concetto adunque cui si ispira il Commissariato, il quale, pure riconoscendo l'avvenuto aumento nelle spese di esercizio, contesta la legittimità di aumento nei noli degli emigranti, apparisce ben singolare nei riguardi dell'industria

dei trasporti marittimi, alla quale viene così ad essere creata una situazione affatto diversa da quella di ogni altra industria. E cioè il Commissariato vorrebbe che gli utili conseguiti da un vettore in rami diversi da quello del trasporto degli emigranti fossero devoluti a coprire le perdite che allo stesso vettore procura il trasporto degli emigranti ai noli voluti dal Commissariato stesso. L'assurdità della tesi del Commissariato è messa maggiormente in evidenza dal fatto che non tutti i vettori hanno navi da carico che diano loro profitti tali da coprire le perdite dei vapori da passeggeri e viceversa debbono subire gli stessi noli stabiliti dal Commissariato.

b) Provvigioni ai Rappresentanti. — Un'altra speciosa considerazione trova il Commissariato per negare un aumento di nolo. Nella sua Relazione (pag. 24) si legge: « il Commissariato anche nella presente circostanza non ha creduto opportuno di consentire alcun aumento sui noli in corso, ritenendo che i medesimi, *date le alte provvigioni che alcune Compagnie continuano ad elargire ai loro Rappresentanti, siano tuttora sufficientemente remunerativi ad onta delle maggiori spese* ».

Dato che ciò sia, e a prescindere dalle ragioni che possono determinare il fatto, può questo essere un argomento per negare a tutte le Compagnie quel ragionevole aumento di nolo che il maggior costo dell'industria giustifica?

Da quanto abbiamo esposto, e dai richiami fatti circa le argomentazioni del Commissariato nel determinare i noli quadrimestre per quadrimestre, risulta che l'on. Commissariato sa ed intende che gli emigranti debbono anche essere trasportati *sotto costo*; ciò che per ovvie ragioni non può essere accettato nè dai vettori che alla perdita possono sopperire con i benefici ricavati in altri rami della loro industria, nè tanto meno da quei vettori che di tali cespiti non dispongono.

Invochiamo pertanto l'intervento del Supremo Consesso della Marina perchè la Legge sia applicata secondo il criterio del Legislatore che volle la giusta tutela dell'emigrante non

disgiunta dalla giusta considerazione dovuta agli interessi dei vettori che sono tanta parte della Marina Mercantile pel cui incremento oggi specialmente si fanno tanti voti.

Genova, 7 dicembre 1916.

« Lloyd Italiano » — « Sicula Americana » —
« Transatlantica Italiana » — « Naviga-
zione Gen. Ital. » — « La Veloce » —
« Lloyd Sabauda » — « Italia ».

COMMISSARIATO DELL' EMIGRAZIONE

Atti per lo svincolo della cauzione suppletiva prestata dalla Società "La Veloce", con patente di vettore di emigranti, a garanzia delle operazioni relative al trasporto di emigranti, con viaggio gratuito, diretti al Brasile.

1) Istanza della Società.

Col Decreto N. 1355/19 in data 16 settembre 1901 codesto On. Commissariato concedevaci licenza di trasportare sui nostri piroscafi emigranti con viaggio gratuito o sussidiato, oppure favoriti od arruolati, destinati allo Stato di San Paulo (Brasile).

In relazione alla licenza stessa la nostra Società costituiva un deposito cauzionale di Consolidato Italiano 5% (convertito successivamente in 3,50%) del valore nominale di lire it. 20.000, rappresentato dalla polizza N. 5355 (N. 54271 di posizione) emessa da questa Intendenza di Finanza — Servizio della Cassa Depositi e Prestiti — in data 30 settembre 1901.

Sospesi già da lungo tempo gli effetti di detta licenza, rivolgiamo ora a codesto On. Commissariato viva preghiera di voler emettere decreto di svincolo, autorizzante la restituzione alla nostra Società del Deposito cauzionale sovra descritto.

In attesa del Decreto stesso, anticipiamo sentiti ringraziamenti e ci rassegnamo con perfetta osservanza:

Genova, li 21 luglio 1917.

"La Veloce", Navigazione Italiana a vapore

Firmati: M. FILETI — E. TANI.

2) *Ordinanza del Commissariato.*

IL COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

Vista l'istanza in data 21 luglio 1917, con la quale la Società "La Veloce", con sede a Genova chiede la restituzione del deposito di lire ventimila di capitale nominale (lire 1000 di rendita italiana, consolidato 5%, ora ridotto a lire 700 di rendita, consolidato 3,50%) di sua proprietà, effettuato il 30 settembre 1901, presso la Cassa Depositi e Prestiti, giusta la polizza portante il numero 5355, rilasciata dall'Intendenza di Finanza di Genova, in dipendenza del Decreto del Commissariato dell'emigrazione del 16 settembre 1901. Tale deposito fu eseguito a titolo di cauzione in garanzia degli obblighi derivanti alla Società "La Veloce", dalla licenza concessale con detto Decreto pel trasporto di emigranti, con viaggio gratuito, al Brasile;

Ritenuto che l'ultima partenza di emigranti dall'Italia, con viaggio gratuito, diretti al Brasile con piroscafi della Società "La Veloce", avvenne il giorno 17 maggio 1906 col piroscafo *Brasile*;

Ritenuto che per l'art. 3 del detto Decreto del Commissariato, lo svincolo della cauzione prestata dalla Società "La Veloce", può essere promosso dopo compiuti i trenta mesi dal giorno dell'ultima partenza di emigranti, con viaggio gratuito pel Brasile;

Visti gli articoli 13 della legge 31 gennaio 1901 N. 23, e 53, 54 e 86 del Regolamento per la esecuzione di detta legge, approvato con R. Decreto del 10 luglio 1901, N. 375;

ORDINA:

A dì 18 novembre 1908 si ritiene compiuto il termine di cui all'art. 3 del ricordato Decreto del Commissariato dell'emigrazione.

Essendo trascorsi sei mesi da tale data, dopo tre mesi dalla pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* della

presente ordinanza, si farà luogo — senza responsabilità del Commissariato dell'emigrazione — alla restituzione della detta cauzione, eccettuato il caso di giudizi pendenti di cui sia già stato o venga dato avviso in tempo al detto Commissariato dell'emigrazione. L'avviso dovrà risultare da ricevuta rilasciata dal sottoscritto.

La presente ordinanza, insieme all'istanza della Società "La Veloce", sarà pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sul *Bollettino dell'emigrazione*, e sarà affissa nei locali delle Capitanerie di porto e degli Ispettorati di emigrazione di Genova, Napoli, Palermo e Messina.

Dato a Roma, 16 novembre 1917.

Il Commissario Generale: GALLINA.