



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1905.

N. 21.

SOMMARIO.

Decreti e relazione sui prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti
nel terzo quadrimestre dell'anno 1905.



ROMA
TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO & C.
VIA UMBRIA

1905

PREZZI DEI NOLI

per il trasporto degli emigranti nel 3° quadrimestre 1905.

1) Decreto del Ministro degli affari esteri e deliberazione del Commissariato dell'emigrazione, relativi ai noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 3° quadrimestre 1905 (1).

A. — Decreto del Ministro degli affari esteri.

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

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

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

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

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

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

Sentito il parere del Consiglio Superiore di Marina;

Decreto:

Sono stabiliti i seguenti noli massimi, per il trasporto di emigranti, dal 1° settembre al 31 dicembre 1905:

(1) Il decreto del Ministro degli affari esteri e la deliberazione del Commissariato dell'emigrazione, riportati nel presente fascicolo del Bollettino, sono stati pubblicati rispettivamente nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 191 del 16 agosto e n. 190 del 14 agosto 1905.

Norddeutscher Lloyd.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Königin Luise	185
Lahn	185
König Albert	185
Hohenzollern	185
Prinzess Irene	185
Neckar	180
Weimar	175

Hamburg-Amerika Linie.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Prinz Oscar	170
Prinz Adalbert	170

La Patria.

PIROSCAFI	STATI UNITI		PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans	
Madonna	185	210	195
Germania	180	205	190
Roma	180	205	190
Gallia	142	170	155
Patria	142	170	155
Massilia	133	160	145

Anglo-Italiana.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Italia	170
Calabria	163
Perugia	163
Algeria	133

Vincenzo Finizio.

PIROSCAFO	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans		
Città di New-York	133	160	135	145

Giuseppe Fornari.

PIROSCAFI	STATI UNITI		PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans	
Georgia	155	—	165
Sicilian Prince	150	175	155
Napolitan Prince	150	175	155
Gerty	135	160	145
Giulia	135	160	145

Compagnia Transatlantica di Barcellona.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)	CENTRO AMERICA
Buenos Aires	160	175	190
Léon XIII.	160	175	190
Manuel Calvo	160	175	190
P. de Satrustegui	160	175	190
Montevideo	160	175	190
Montserrat	160	175	190
Cataluña	160	175	190
Antonio Lopez	160	175	190

(1)

Société Générale de Transports maritimes à vapeur.

PIROSCAFI	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Algérie	160	170
Espagne	160	170
Italie	160	170
France	160	170
Aquitaine	155	165
Provence	155	165
Les Alpes	150	160
Les Andes	150	160
Poitou	150	160

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

White Star Line.

PIROSCAFI	STATI UNITI	
	Nuova York	Boston
Romanic	185	185
Republic	185	185
Canopic	185	185
Cretic	185	185

(1)

Società Anonima Genovese.

PIROSCAFO	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Governor	165

Camaldoli, addì 14 agosto 1905.

Il Ministro
TITTONI.

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

B. — Deliberazione del Commissariato dell'emigrazione.

IL COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

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

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

Delibera:

Sono approvati i noli massimi indicati nella seguente tabella, pel trasporto degli emigranti, dal 1° settembre al 31 dicembre 1905.

Navigazione Generale Italiana.

PIROSCAFI	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans		
Umbria	185	210	180	195
Sicilia	185	210	180	195
Sardegna	185	210	180	195
Liguria	185	210	180	195
Lombardia	185	210	180	195
Regina Margherita	185	210	180	195
Orione	185	210	180	195
Sirio	185	210	180	195
Perseo	185	210	180	195
Vincenzo Florio	160	190	165	175
Marco Minghetti	150	180	150	165
Il Piemonte	152	177	160	170
Italia	152	177	160	170

La Veloce.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)	CENTRO AMERICA (1)
Savoia	185	180	195	205
Nord America	185	180	195	200
Centro America	185	180	195	200
Venezuela	185	180	195	200
Duca di Galliera	180	175	190	200
Duchessa di Genova	180	175	190	200
Città di Napoli	175	170	185	200
Washington	165	165	175	200
Città di Milano	163	165	175	195
Città di Torino	163	165	175	195
Città di Genova	145	150	160	190

La Ligure-Brasiliana.

PIROSCAFI	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Re Umberto	163	168
Rio Amazonas	163	168
Minas	163	168

(1) Dall'Italia per Trinidad, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Sabanilla e Puerto Limon. Per la destinazione di Colón: lire 210 pel piroscafo Savoia; lire 205 pel piroscafo Nord America, Centro America, Venezuela, Duca di Galliera, Duchessa di Genova, Città di Napoli e Washington; lire 200 pel piroscafo Città di Milano e Città di Torino; lire 195 pel piroscafo Città di Genova.

Ottavio Zino.

PIROSCAFI	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans		
Equità	150	175	160	165
Attività	145	170	160	162

Italia.

PIROSCAFI	Stati Uniti (Nuova York)	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Siena	170	175	185
Bologna	170	175	185
Ravenna	165	170	180
Toscana	165	170	180

Giuseppe Fornari.

PIROSCAFO	STATI UNITI (Nuova Orleans)
Georgia	180

Compagnie Générale Transatlantique.

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

Roma, addì 12 agosto 1905.

Il Commissario Generale

L. REYNAUDI.

(1) La *Compagnie Générale Transatlantique* fu autorizzata a vendere biglietti pel viaggio Havre-Nuova York, per mezzo di propri rappresentanti residenti nell'alta e media Italia, non oltre i confini meridionali delle provincie di Lucca, Modena, Bologna e Ferrara.

Le spese del trasporto ferroviario dall'Italia all'Havre sono a carico dell'emigrante.

**Relazione sui noli massimi
pel trasporto degli emigranti, nel terzo quadrimestre 1905.**

(31 agosto 1905).

Anche pel terzo quadrimestre 1905, non fu possibile venire ad un accordo con tutti i vettori di emigranti riguardo ai noli. E anzi la controversia assunse maggiore importanza che in alcuni quadrimestri precedenti, poichè il Commissariato credette di proporre alcune riduzioni sui noli stabiliti pel 2° quadrimestre, in vista delle condizioni delle linee esercitate dai vettori di emigranti e della qualità del materiale di cui alcuni fra essi dispongono.

Si rende noto qui appresso dello svolgimento della procedura seguita e dei criteri adottati.

In conformità alla legge, i vettori presentarono dentro il 15 luglio p. p. le loro proposte dei noli, proposte in generale eguali a quelle fatte nel quadrimestre precedente. Si continuarono cioè a chiedere noli più alti di quelli in vigore. Soltanto " La Patria „ e " La Ligure Brasiliana „ elevarono i prezzi chiesti in confronto alle proposte antecedenti, mentre i vettori " Fornari „, " Finizio „ e " Transports Maritimes „ proposero prezzi inferiori a quelli chiesti pel 2° quadrimestre.

Il Commissariato esaminò le proposte dei vettori in base ai criteri stabiliti dalla legge. Si considerarono cioè le condizioni attuali delle varie linee che fanno capo ai porti d'Italia, si tennero presenti i noli praticati nei principali porti esteri, e si raccolsero i pareri dei competenti corpi tecnici indicati dall'articolo 14 della legge.

Ora da questo esame risultò che nessuna ragione giustificava gli aumenti di nolo chiesti dai vettori.

Infatti non sono cresciute le spese di esercizio; ed anzi — secondo informazioni dell'ispettore dell'emigrazione in Genova — si sarebbe

avuta una riduzione da lire 1 a 2 per tonnellata nei prezzi di carbone di maggior consumo. Nè d'altra parte è diminuito il traffico sulle diverse linee esercitate da vettori; ma invece esso è in continuo e progressivo aumento come appresso sarà particolareggiatamente dimostrato.

Fondandosi su queste constatazioni, tutte le Camere di commercio delle principali città marittime — comprese quelle che rispecchiano più da vicino gli interessi dei vettori — sono state concordi nell'esprimere parere contrario alle domande di aumento dei noli fatte dai vettori; e anzi la Camera di Messina ha proposto la riduzione di 20 lire nei noli per gli Stati Uniti.

Pertanto il Commissariato ritenne che nulla poteva consigliare di aumentare ancora i prezzi, i quali, come fu provato nelle precedenti relazioni, sono largamente remunerativi.

Invece il Commissariato, sciogliendo le riserve contenute nella sua precedente relazione, studiò se non convenisse ridurre di qualche poco ed in via generale per tutti i vettori, i noli attualmente in vigore.

L'opportunità, ed anzi la necessità, di ciò fare è resa evidente per considerazioni di vario ordine.

Anzitutto la determinazione dei noli massimi da parte del Governo, stabilita dalla vigente legge, tende ad impedire che i prezzi, salendo al di là di certi limiti, lascino un eccessivo margine di profitto agli imprenditori di trasporti, facendo gravare un tale profitto sulla classe degli emigranti, meno in grado, specialmente nel nostro paese, di difendersi contro pretese eccessive e contro abusi a loro danno. Si tratta, in altri termini, di impedire che i vettori di emigranti traggano dalla loro industria degli *extra profitti*; pericolo questo che è da temersi costantemente, poichè non è possibile, o almeno è assai difficile, la concorrenza improvvisa da parte di nuovi vettori, nei momenti in cui le condizioni sono più favorevoli, e quindi si è formato come un mercato chiuso pel trasporto degli emigranti.

Si aggiunga che, per quanto si tratti di noli massimi e cioè di limiti che non si possono oltrepassare e al di sotto dei quali si pos-

sono praticare quei prezzi che si ritengono più convenienti, pure, nella pratica, i vettori non si discostano frequentemente, nè in notevole misura, dai limiti stabiliti, poichè essi preferiscono farsi la concorrenza elevando le provvigioni corrisposte ai loro rappresentanti locali.

Pertanto il Commissariato deve, per il suo stesso istituto e in conformità allo spirito della legge, far opera vigile affinchè i noli per gli emigranti non vadano al di là di certi limiti ed affinchè i vettori — dato soprattutto l'aumento della nostra emigrazione e il sempre crescente beneficio che da essa trae la marina mercantile — non cerchino di rivalersi sopra il trasporto degli emigranti di possibili deficienze o di men lauti guadagni che possa presentare in altre parti la loro industria.

L'esame delle condizioni del mercato dei trasporti degli emigranti, in Italia, si presenta a diversi rilievi.

Negli ultimi anni — come è noto — l'emigrazione transoceanica è cresciuta notevolmente ed ha acquistato caratteri di una certa stabilità. È inoltre aumentato, e pure notevolmente, il numero dei rimpatri, per lo sviluppo che è venuta assumendo l'emigrazione temporanea per destinazioni transoceaniche. Invece non è proporzionalmente aumentato il numero dei piroscafi in servizio di emigrazione.

Indichiamo qui appresso, per gli anni 1902-1904 e pel primo semestre del 1905, il numero dei passeggeri di terza classe partiti e arrivati sulle linee degli Stati Uniti, del Brasile e del Plata, mettendoli in relazione col numero dei viaggi su queste tre linee:

ANNI	VIAGGI	PASSEGGIERI DI 3 ^a CLASSE		
		Arrivati	Partiti	Totale
1902	376	105,730	251,396	357,126
1903	378	134,786	274,119	408,905
1904	364	167,370	221,040	388,410
1905 (1 ^o semestre)	222	30,546	206,536	237,082

Si tratta quindi di un traffico che è venuto acquistando uno sviluppo progressivo e che si svolge in condizioni sempre più favorevoli in rapporto al materiale impiegato.

Le condizioni del mercato pertanto sono venute migliorando nei vettori, mentre, d'altra parte, un vantaggio anche maggiore essi hanno tratto dall'aumento nei noli verificatosi contemporaneamente.

Per quanto — per diverse ragioni — non si possano stabilire dei confronti esatti coi noli praticati anteriormente all'attuazione della legge vigente, pure è incontestabile che i prezzi di trasporto degli emigranti sono notevolmente cresciuti nell'ultimo quinquennio. Nè tali aumenti corrispondono all'aumento delle spese di esercizio dipendente dagli oneri imposti dalla nuova legge. E inoltre va avvertito che i prezzi di trasporto si sono elevati anche dopo l'applicazione dell'articolo 14 della legge, dopo cioè che già era stato scontato l'aumento delle spese dipendenti dai nuovi oneri.

Esamineremo quindi le condizioni delle diverse linee che fanno capo nei porti d'Italia, per vedere quali modificazioni si possano introdurre nei prezzi attualmente stabiliti.

Linea degli Stati Uniti. — È stato già dimostrato nelle relazioni precedenti che il traffico su questa linea ha fatto rapidi progressi. Il numero degli emigranti in arrivo e in partenza è fortemente cresciuto ed anzi pareva che avesse raggiunto il suo punto massimo.

Invece, nel primo semestre 1905, la nostra emigrazione per gli Stati Uniti è cresciuta ancora, essendo partiti dai porti italiani nel detto periodo 168,264 persone, mentre *in tutto l'anno* 1904 il numero dei partiti dai porti d'Italia fu di 138,835 persone.

E se poi ci facciamo a considerare più da vicino questo traffico, mettendo in rapporto il movimento di emigrazione per gli Stati Uniti avutosi nel primo semestre 1905 oltre che con quello degli anni precedenti, anche col numero dei piroscafi e del loro tonnellaggio complessivo, si rileva come il miglioramento nelle condizioni di questa linea è stato veramente notevole.

Dal prospetto seguente risulta che, nel primo quadrimestre 1905,

il numero medio dei passeggeri di 3^a classe imbarcati nei porti d'Italia per gli Stati Uniti, fu di 1096, superiore cioè a quello dei corrispondenti quadrimestri degli anni anteriori: 904 nel 1904; 997 nel 1903; 854 nel 1902. E se ci fermiamo poi sui dati del bimestre maggio-giugno 1905, vediamo che il numero medio di emigranti imbarcati su ogni piroscafo fu di 1218, mentre, nel corrispondente bimestre 1904, era stato di 684. Né il tonnellaggio medio dei piroscafi è cresciuto, che anzi è di qualche poco diminuito. Era di 3939 nel terzo bimestre 1904, ed invece è stato di 3784 del 1905.

Movimento dell'emigrazione dall'Italia verso gli Stati Uniti.

	1901			1902			1903			1904			1905		
	3° quadri- mestre	1° quadri- mestre	2° quadri- mestre	3° quadri- mestre	1° quadri- mestre	2° quadri- mestre	3° quadri- mestre	1° quadri- mestre	2° quadri- mestre	3° quadri- mestre	1° quadri- mestre	2° quadri- mestre	3° quadri- mestre	1° quadri- mestre	2° quadri- mestre
Numero dei piroscafi. . .	54	86	75	64	101	70	61	93	63	61	98	84			
Tonnellaggio netto com- plessivo delle navi. . .	145,720	235,231	202,912	178,928	310,496	208,833	185,424	342,061	222,493	246,160	374,696	320,863			
Tonnellaggio netto medio per viaggio	2,690	2,735	2,705	2,796	3,074	2,983	3,040	3,678	3,532	4,035	3,721	3,820			
Numero complessivo dei passaggeri di 3ª classe trasportati	33,270	73,423	60,523	49,442	100,654	61,282	45,933	84,045	39,236	92,554	107,384	87,762			
Media dei passeggeri di 3ª classe imbarcati per ogni viaggio	616	854	807	773	997	876	753	904	512	370	1,096	1,045			

Inoltre va osservato che gli scambi commerciali fra l'Italia e gli Stati Uniti sono pure essi in continuo incremento, e che buona parte delle merci scambiate fra i due paesi viene trasportata dai piroscafi addetti al trasporto degli emigranti. Come pure va rilevato che è in aumento anche il numero dei passeggeri di classe sulle linee Stati Uniti-Mediterraneo.

In conclusione dunque le condizioni già favorevoli della linea sono divenute ancora più prospere.

Linea del Plata. — Anche per questa linea fu già dimostrato nelle precedenti relazioni che essa presenta un certo progresso.

Superata la crisi che attraversò la Repubblica Argentina tra il 1901 e il 1903, l'emigrazione dell'Italia pel Plata segna un continuo aumento dopo l'anno 1902 che ci diede il più scarso numero di passeggeri di terza classe in partenza dai porti nazionali. In quell'anno l'emigrazione su questa linea scese a 32,100 persone; ma nel 1903 salì a 40,581; nel 1904 a 59,964; ed in ulteriore aumento è ancora nel primo semestre 1905. Infatti nel primo semestre la nostra emigrazione è stata di 21,645 persone, mentre nel corrispondente periodo del 1904 fu di 13,780. Il semestre prossimo è quello in cui il flusso emigratorio verso i paesi del Plata è di solito maggiore, ed è da ritenere che quest'anno supererà quello degli anni antecedenti.

Nel prospetto seguente sono esposti gli elementi del movimento dell'emigrazione su questa linea in rapporto al materiale impiegato.

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

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

Le cifre indicanti il numero medio degli emigranti imbarcati su ogni piroscalo, dopo aver raggiunto i limiti minimi nel 1902 e nel 1° quadrimestre 1903, sono cresciute progressivamente nel 2° e nel 3° quadrimestre 1903 e nel 1904. Circa poi al 1° quadrimestre 1905, il numero medio di emigranti imbarcati fu di 397, mentre nei corrispondenti quadrimestri del 1904, 1903 e 1902 era stato rispettivamente di 289,228 e 243. Nè il tonnellaggio è aumentato.

Parimenti, confrontando il bimestre maggio-giugno 1905 col corrispondente bimestre del 1904, vediamo che il numero medio di emigranti è cresciuto da 237 a 304; mentre il tonnellaggio medio è diminuito da 2602 a 2396.

Linea del Brasile. — Su questa, nel 1903, si ebbe la cifra minima di emigranti partiti dall'Italia. Tale *minimum* si conservò nel 1904; ma nel 1905 è cominciato a verificarsi un certo aumento nel numero dei passeggeri di terza classe partiti dai porti d'Italia, come si rileva dai dati seguenti che indicano i passeggeri di terza classe emigrati nei primi sei mesi del 1904 e del 1905.

Emigranti partiti dall'Italia pel Brasile.

M E S I	1904	1905
Gennaio	566	736
Febbraio	569	679
Marzo	752	824
Aprile	980	1,434
Maggio	850	1,880
Giugno	695	781
Totale	4,412	6,334

E mentre il numero degli emigranti partiti dall'Italia aumentava, diminuivano le partenze dirette pel Brasile, che da 13 nel 1° semestre 1904 si riducevano a 8 nel corrispondente periodo del 1905.

Anche le condizioni di questa linea quindi possono considerarsi migliorate.

Considerate così le tre più importanti linee su cui avviene il trasporto degli emigranti, occorre accennare sommariamente ai noli praticati in porti esteri.

Nei prospetti allegati alla presente relazione (allegato B), sono riportati i prezzi praticati pel trasporto dei passeggeri di terza classe in viaggi transatlantici, secondo le notizie favorite dai Regi Consoli e dalle Camere di commercio all'estero.

Confrontando questi noli con quelli del quadrimestre precedente, si rileva che, in generale, nessuna variazione notevole è avvenuta, ma solo poche e di scarsa importanza.

Per la linea dell'Europa al Canada sono lievemente aumentati i prezzi praticati ad Anversa, Marsiglia ed Amburgo. Mentre invece vi è un forte ribasso nei noli che si praticano a Glasgow; e ciò a causa di una guerra di tariffe fra "l'Allan Line" e la ditta "Donaldson Brothers".

Per la linea dall'Europa agli Stati Uniti, notiamo una piccola riduzione ad Anversa; e ad Amburgo un aumento per i piroscafi celeri e una scarsa riduzione per quelli commerciali.

Nel resto non vi sono che variazioni di poco rilievo e di scarsa importanza.

Più notevoli sono i mutamenti avutisi nei noli dall'America all'Europa. Sono cresciuti in lieve misura i noli dal Canada ai porti del Nord Europa; ma sono ancora di più cresciuti i noli di ritorno da New-York pel Mediterraneo. In proposito però è da osservare che i noli praticati in New York per il ritorno in Italia erano bassissimi, inferiori a 100 lire, poichè là non si era ancora composta la guerra di tariffe già svoltasi nei porti del Nord Europa. Ora, essendo intervenuti accordi fra gli armatori, in una recente conferenza, i noli si sono elevati,

e sono cioè ritornati ai livelli normali degli altri porti americani e degli anni precedenti.

In conclusione, le variazioni verificatesi nei noli praticati in porti esteri sono di scarso rilievo e non si potrebbe dedurre da esse alcuna immediata conseguenza rispetto ai noli per gli emigranti da praticarsi dai porti italiani.

Piuttosto, come è già stato dimostrato, le condizioni delle diverse linee sono migliorate; e ciò ha dato origine ad un incremento di traffico segnatamente per gli Stati Uniti e pel Plata che giustifica una riduzione nei noli. La quale riduzione è consigliata anche da un altro motivo e cioè dall'altezza a cui si mantengono tuttora le provvigioni date dai vettori ai loro rappresentanti. Queste provvigioni o senserie variano da vettore a vettore, e le Compagnie più fortemente costituite, con materiale migliore e con partenze regolari, danno minori provvigioni, mentre gli armatori di poche navi debbono notevolmente elevarle. Così pure le provvigioni variano da piroscavo a piroscavo secondo le qualità nautiche di essi, la durata del viaggio e via dicendo, e variano soprattutto da stagione a stagione secondo la maggiore o minore affluenza di emigranti. Ma indipendentemente da queste variazioni in più o in meno resta il fatto che i rappresentanti percepiscono, nel maggior numero dei casi, per ogni emigrante una percentuale sul nolo, che non solo è sproporzionata all'opera da essi effettivamente prestata, ma inoltre grava sul prezzo con danno dell'emigrante e con poco vantaggio del vettore.

Di questa altezza delle provvigioni il Commissariato ebbe già più volte ad occuparsi ed ebbe a richiamarvi l'attenzione così del Consiglio della emigrazione come del Consiglio superiore di marina. Ed è questione che merita il più attento studio perchè, solo trovando una soluzione giusta e praticamente efficace delle difficoltà che presenta l'attuale sistema, si potrà ottenere una riduzione sensibile nei noli.

Il Commissariato sta esaminando il complesso argomento come anche ne esprimeva il desiderio lo stesso Consiglio superiore di ma-

rina. Sarà da vedere se si possa — dati i principi del nostro diritto e la legge stessa sull'emigrazione — fissare un limite massimo per le provvigioni, il che però presenterebbe gravi difficoltà sia d'ordine giuridico, sia d'ordine pratico. Sarà parimenti da considerare se non convenisse meglio di affidare la vendita dei biglietti d'imbarco ad uffici ed organi di stato (ad esempio gli uffici postali sparsi ormai in ogni comune del Regno) oltrechè ai Comitati, di cui il Commissariato cerca di rafforzare l'ordinamento e render l'opera più efficace. Si verrebbero così ad eliminare almeno in una certa misura i rappresentanti, e a rendere il nolo molto meno gravato dalla provvigione che ora pesa su di esso.

Ma, in attesa di questi più radicali e compiuti provvedimenti, nell'attuare i quali il Commissariato si propone di conciliare gli interessi degli emigranti con quelli stessi della Marina mercantile e dei vettori, una lieve generale riduzione dei noli concessi per tutti i piroscafi e per tutti i vettori è parsa un utile mezzo per iniziare quel ribasso delle provvigioni a cui dobbiamo riuscire. E tale riduzione quindi, oltre ad essere consigliata dalle ragioni di vario ordine precedentemente esposte, si sarebbe imposta al Commissariato pure per quest'unica considerazione dell'altezza delle provvigioni.

Nè i vettori — salvo forse quegli armatori singoli che possiedono uno o pochi piroscafi senza una salda rete di rappresentanti — hanno fondato motivo di lagnarsi della diminuzione proposta, comune a tutti. È da ritenere che essi potrebbero ridurre proporzionalmente le provvigioni senza vedere diminuito il loro profitto netto.

La concorrenza fra le varie Compagnie ed armatori e noleggiatori si esercita ora principalmente in base alle maggiori o minori provvigioni rilasciate ai rappresentanti, e quindi sembra che una riduzione generale delle provvigioni non alteri sensibilmente le condizioni in cui la concorrenza si esercita, se non in parte, per quei vettori i quali, per le speciali condizioni di organizzazione della loro industria, sono costretti a pagare provvigioni più alte.

È poi da aggiungere che il Commissariato, sempre nel proposito

di riuscire ad un ribasso di noli e per rendere insieme più libero da impacci l'esercizio del traffico marittimo per i passeggeri di terza classe, ha di recente adottato alcune norme intese a temperare il rigore della legge, la quale vieta che si possano fare riduzioni del nolo già annunciato ad uno o più emigranti, se la riduzione non è estesa a tutti coloro che si imbarcano per quella partenza. Ora, se questa disposizione della legge ha per iscopo di stabilire una certa uniformità di tariffe e impedire possibili abusi, può tuttavia, ove fosse rigidamente applicata, impedire opportuni ribassi che il vettore stimasse conveniente di fare per completare il carico e vincola di soverchio la libertà d'azione del vettore stesso. — L'articolo 57 del regolamento porta già alcune limitazioni al principio della legge, stabilendo che vi si possa fare eccezione nel caso di contrattazioni speciali o per ragioni di beneficenza; ma in pratica scarsa applicazione ebbe sin qui il disposto dell'articolo 57. Si è ora chiarito come siano da intendere queste contrattazioni speciali, e si è data facoltà ai vettori di fare ribassi parziali di nolo, quando si tratti di comitive di emigranti (di tre o più persone) dello stesso comune, che si recano all'estero per un determinato lavoro o siano composte di stranieri; e ciò, in quest'ultimo caso, nell'intento di favorire appunto i nostri vettori e i nostri porti per il trasporto degli emigranti stranieri.

Si è parimenti dato facoltà ai vettori di far ribassi parziali di nolo a singoli emigranti quando questi si rivolgano ad essi, o direttamente o per mezzo dei Comitati, senza far capo ai rappresentanti. E si ha fiducia che i vettori (non meno degli emigranti) trarranno vantaggio da queste disposizioni.

Circa poi la misura della riduzione da apportarsi nei noli vigenti, il Commissariato, tenuto conto di tutte le circostanze, credette che essa si potesse determinare in lire 5 per tutti i piroscafi sulle linee degli Stati Uniti e del Plata. Per quest'ultima linea forse si sarebbe dovuta apportare una maggiore riduzione, avuto riguardo che i noli per Buenos Aires, nel primo quadrimestre 1903, furono aumentati da lire 10 a lire 15, a causa della crisi allora attraversata dalle Repub-

bliche Platensi, crisi oggi superata. E forse anche per la linea del Brasile si sarebbero potuti ribassare i noli almeno di lire 5, tenendo conto del miglioramento delle condizioni del traffico.

Ma il Commissariato, dopo avere avuto una conferenza coi principali vettori, credette di limitare, per questo quadrimestre, a lire 5 la riduzione generale dei noli, e di escludervi la linea del Brasile.

Oltre a queste riduzioni generali, altre ne sono state introdotte per alcuni piroscafi a causa delle loro qualità dimostratesi scadenti, secondo che risulta dalle relazioni dei Regi Commissari. Tali piroscafi sono;

- a) *Vincenzo Florio, Marco Minghetti, Il Piemonte, Italia*, della " Navigazione Generale Italiana " ;
- b) *Duca di Galliera, Duchessa di Genova, Washington, Città di Milano, Città di Torino e Città di Genova*, della " Veloce " ;
- c) *Gallia, Patria e Massilia*, della Società " La Patria " ;
- d) *Algeria*, della Società " Anglo Italiana " ;
- e) *Sicilian Prince, Napolitan Prince, Georgia, Gerty e Giulia*, del vettore " Fornari " ;
- f) *Città di New York*, del vettore " Finizio " ;
- g) *Les Alpes, Les Andes e Poitou*, della Società " Transports Maritimes " .

Sulle riduzioni generali di nolo e su quelle particolari per alcuni piroscafi, espresse parere in massima favorevole la Direzione generale della Marina mercantile, che consigliò soltanto di consentire un lieve aumento al piroscafo " *Savoia* " , sulla linea del Centro America: proposta a cui si aderì.

Prese le determinazioni di cui sopra si è dato conto, esse furono comunicate ai vettori, perchè dichiarassero se accettavano i noli che il Commissariato era disposto a consentire o se intendevano che fosse seguita la procedura di cui all'articolo 14 della legge per la determinazione dei prezzi da parte del Ministero degli affari esteri, dopo sentito il parere dell'onorevole Consiglio superiore.

Dichiararono di accettare i noli consentiti dal Commissariato le maggiori Compagnie nazionali che hanno patente di vettore di emigranti e cioè:

 Navigazione Generale Italiana;

 La Veloce;

 Italia;

 La Ligure Brasiliana.

Accettarono anche i noli approvati dal Commissariato il vettore *Zino* e la *Compagnie Générale Transatlantique*.

Per tutti gli altri vettori, non essendo intervenuto accordo, il Consiglio Superiore di Marina fu chiamato ad esprimere il suo autorevole parere.

Si rende conto sommariamente delle ragioni addotte dai vettori, con le considerazioni che il Commissariato credette di dovervi opporre.

La *White Star Line*, l'*Hamburg Amerika Linie*, la *Anglo Italiana* e la *Patria*, Società che dispongono di piroscafi di bandiera estera, e che esercitano esclusivamente (ad eccezione dell'ultima) la linea degli Stati Uniti, si riferiscono ad argomenti già addotti nei precedenti quadrimestri, cercando di dimostrare che le condizioni di questa linea non sono favorevoli in rapporto al materiale impiegato, e che quindi i noli stabiliti dal Commissariato non sono remunerativi. Aggiungono che si va incontro alla stagione morta, in cui diminuisce il numero di emigranti in partenza per gli Stati Uniti e che quindi, anche per questo riflesso, non sono da ridurre i noli attuali.

La esposizione fatta in questa e nelle precedenti relazioni dimostra inattendibile quanto affermano, in via del tutto vaga e generica, questi vettori. E in quanto poi alla riduzione dell'emigrazione pel Nord America in questo quadrimestre, si osserva:

1° che i noli si stabiliscono tenendo conto di periodi di tempo lunghi, in cui si equilibrano le differenti condizioni del traffico;

2° che, se nell'ultimo quadrimestre di ogni anno, di ordinario, diminuisce il numero degli emigranti che partono, cresce, e forte-

mente, quello dei passeggeri di 3^a classe che rimpatriano, così che la media dei trasporti nei viaggi di andata e ritorno resta elevata.

Infine circa le particolari riduzioni apportate nei piroscafi "Patria", "Massilia", e "Gallia", della Società "La Patria", e per l'"Algeria", dell'"Anglo Italiana", non si porta da questi vettori alcuna ragione in contrario.

Il *Norddeutscher Lloyd* adduce ragioni consimili a quelle ora esaminate e dimostrate inattendibili. La Società mette in rilievo la bontà del materiale nautico di cui dispone; dichiara di non ricavarne utili dalle sue aziende, come si rileva dai suoi bilanci sociali; afferma che non corrisponde provvigioni elevate ai suoi rappresentanti (ai quali darebbe di ordinario lire 10, e lire 20 nei mesi di minor traffico); ed infine fa rilevare che dà gratuitamente il passaggio dai porti di Palermo, Messina e Reggio di Calabria a quello di Napoli.

Non si contesta che il materiale di questa Compagnia è, in generale, veloce, moderno e rispondente ai progressi della tecnica navale. E appunto perciò a tutti i piroscafi del *Norddeutscher Lloyd* (eccetto che a due meno veloci) si sono consentiti i noli più alti, per quanto il numero elevato di passeggeri di classe che essi trasportano faccia sì che il maggior spazio della coperta e la miglior parte della nave sia sottratta agli emigranti.

In quanto poi ai risultati dell'azienda sociale, è noto che qualche recente bilancio del *Norddeutscher Lloyd* si è chiuso senza utili. Ma si tratta dei risultati dell'esercizio di *tutte le linee*; e la mancanza di utili non pare che possa esser dovuta alla linea Mediterraneo-New York, che si può ritenere largamente remunerativa.

Indichiamo qui appresso il numero degli emigranti trasportati da questa Compagnia, dall'Italia a New York, dal 1902 al 1905 (1° semestre), in relazione col numero dei viaggi compiuti da essa:

A N N O	NUMERO dei viaggi	NUMERO degli emigranti imbarcati	MEDIA di emigranti per viaggio
1902.	39	28,550	732
1903.	30	29,516	984
1904.	31	22,781	735
1905 (1° semestre).	22	34,340	1,561

Se poi consideriamo particolarmente le condizioni del traffico nel 3° quadrimestre, vediamo che nel 3° quadrimestre 1904, il Norddeutscher Lloyd trasportò — è vero — un numero non elevato di emigranti nei viaggi di andata, ma ebbe largo compenso nei viaggi di ritorno. Infatti dai piroscafi di questa Compagnia sbarcarono nei porti italiani, nei mesi settembre-dicembre 1904, 1236 passeggeri di classe e 18,933 emigranti provenienti da New York; e ciò in soli 13 viaggi.

Questi dati statistici inoppugnabili dimostrano l'importanza e lo sviluppo crescente del traffico del Norddeutscher Lloyd nel Mediterraneo, e sembrano escludere la possibilità di un esercizio economico improduttivo.

In quanto poi alle provvigioni, la Compagnia stessa ammette di essere arrivata a pagare fino a 20 lire per emigrante. Adduce di aver fatto ciò per ragioni di concorrenza; ma i vettori italiani, nella conferenza avuta di recente col sottoscritto, hanno formalmente dichiarato che sono principalmente i vettori stranieri che danno la spinta al rialzo delle provvigioni e si oppongono ad un'intesa per contenerle in limiti più ristretti.

E infine è vero che la Compagnia dà, come altri vettori, il viaggio gratuito da Palermo, Messina e Reggio Calabria a Napoli, ma lo fa per ragioni di concorrenza commerciale.

Société générale de transports maritimes à vapeur. — Non accetta i noli che il Commissariato dichiarava di poter consentire per le due linee da essa esercitate: Brasile e Plata. Tali noli (eccetto per i piro-

scafi " Les Alpes „, " Les Andes „ e " Poitou „ per cui si farebbe una particolare riduzione di lire 5) pel Brasile sono eguali a quelli stabiliti pel quadrimestre in corso sul conforme parere dell'onorevole Consiglio Superiore; e pel Plata hanno avuto la riduzione generale di 5 lire comune a tutti i vettori.

Contro questa riduzione la Compagnia oppone un solo argomento. Riconosce cioè che le condizioni del traffico su questa linea sono migliorate in confronto al 1902 (anno in cui i noli pel Plata erano inferiori a quelli attuali da lire 10 a lire 15); ma aggiunge che i noli allora non erano remunerativi. In contrario però si osserva che in quell'anno quasi tutti i vettori accettarono spontaneamente i noli pel Plata e pel Brasile; e ciò esclude che non fossero remunerativi.

La Compagnia poi insiste ripetutamente per aver migliorata la classificazione dei suoi piroscafi ed istituisce dei confronti fra la velocità delle sue navi a quelle di altre navi. Ora — come è noto — nello stabilire i noli si tiene conto della velocità, ma anche dell'assetto interno, del servizio a bordo e di tutti quegli altri elementi che costituiscono la qualità del trasporto. E pertanto, avendo la Società disimpegnato il servizio in modo da dar luogo a molte censure, d'accordo col Consiglio superiore di marina, ai piroscafi della Società stessa si assegnò una classificazione inferiore a quella di altre navi di uguale velocità.

Si aggiunga che il vantaggio della discreta velocità di alcuni fra questi piroscafi è più che compensato dai numerosi scali che essi fanno. E ciò è dimostrato dal prospetto seguente in cui si indica la media durata di ogni viaggio accertata pei piroscafi di questa Compagnia, distintamente per la linea del Brasile e per quella del Plata.

PIROSCAFI	LINEA DEL PLATA		LINEA DEL BRASILE	
	Numero dei viaggi	Durata media dei viaggi (giorni e ore)	Numero dei viaggi	Durata media dei viaggi (giorni e ore)
Algérie	12	22.12
Aquitaine	6	25.18	5	25.16
Espagne	11	22.3	2	23.1
France	11	22.14	1	23.1
Italie	17	24.15	1	23.13
Les Alpes	7	30.5	7	25.23
Les Andes	5	34.7	2	25.16
Poitou	3	27.6
Provence	10	23.20	6	24.20

D'altra parte poi nulla induce ad elevare — almeno per ora — la classificazione dei piroscafi di questa Compagnia.

Non si mette in dubbio quanto dice il mandatario circa i buoni propositi della Società per migliorare il servizio; ma finora non risulta che siano stati tolti gli inconvenienti lamentati, gran parte dei quali del resto dipende dall'organizzazione commerciale dell'azienda e delle linee. Ed anzi di recente si dovette lamentare un grave incidente nel viaggio di ritorno del piroscavo "Orléanais", ora escluso dai servizi di emigrazione. Da rapporti del Regio Console generale in San Paulo risulta che, alla partenza del 3 maggio ultimo scorso da Santos, del piroscavo "Orléanais", il comandante respinse 6 emigranti italiani muniti di richiesta consolare. A quanto pare due fra questi nostri connazionali non furono ammessi all'imbarco. Gli altri 4 risulta che erano stati regolarmente imbarcati, ma, dopo che il piroscavo era giunto a Ponta de Praga, il comandante ordinò che essi fossero fatti scendere sul canotto del pilota e che fossero messi a terra. E l'ordine fu eseguito.

In conclusione quindi sembra che non si debba elevare la classificazione ai piroscavi di questa Società; ed anzi si ritiene opportuno

di ridurre di 5 lire i prezzi per i tre piroscafi più scadenti di essa, *Les Alpes*, *Les Andes* e *Poitou*, poco veloci, di antica costruzione e che hanno dato luogo a numerosi inconvenienti.

Il vettore *Finizio*, noleggiatore del " Città di New York ", rifiutò anch'esso di accettare i noli che il Commissariato gli avrebbe consentito per le diverse linee, adducendo i seguenti motivi. Egli dice che, come noleggiatore, deve pagare mensilmente una somma fissa all'armatore, e che d'altra parte non sono diminuite le spese di esercizio della nave. Per le provvigioni osserva che non possono essere ridotte da un solo vettore, ma da tutti; ed infine insiste perchè sia elevata la classificazione assegnata al piroscavo, aggiungendo che egli sarebbe disposto a sottoporlo ad una visita speciale perchè sia giudicata la piena idoneità di esso al trasporto degli emigranti.

In proposito si osserva che il primo motivo non può avere alcuna importanza per la determinazione dei noli che si stabiliscono in base alle qualità dei trasporti e alle condizioni delle linee. Per le provvigioni il Commissariato si richiama a quanto sopra si è detto. E infine per quanto riguarda le qualità del " Città di New York ", numerosi rilievi sono stati fatti sull'assetto interno di esso e sul modo con cui è stato disimpegnato il servizio a bordo. Tali rilievi sono così gravi che, se verranno confermati da altri Regi Commissari, si dovrà escludere la nave dal servizio di emigrazione.

La " Società Anonima Genovese " insiste per avere il nolo di lire 180 per il piroscavo " Governor ", sulla linea del Plata. In sostegno di questa proposta essa adduce i seguenti motivi:

- 1° le spese di esercizio dei vettori sarebbero cresciute;
- 2° il traffico pel Plata sarebbe diminuito;
- 3° il piroscavo " Governor ", meriterebbe una classificazione superiore a quella datagli dal Commissariato, perchè destina solo il primo corridoio agli emigranti, i quali così hanno più spazio disponibile in coperta, ed alloggi più aerati e più comodi.

Ora è da osservare che i primi due argomenti sono confutati da quanto sopra si è detto; e del resto nessun vettore ha negato il miglioramento delle condizioni della linea del Plata od ha sostenuto che

siano cresciute le spese di esercizio. E le particolari circostanze addotte in proposito dall'Anonima Genovese sono di assai scarso rilievo e non completamente esatte.

Circa l'assetto del piroscavo il Commissariato riconosce che le stive sono aerate e che vi è abbastanza spazio libero in coperta. Ma d'altra parte si tratta di nave di scarse qualità nautiche, di tonnellaggio e velocità limitati; alla quale, se non si fosse tenuto conto delle circostanze sopra accennate, si sarebbe assegnato nolo inferiore, come si è fatto per l'« *Attività* », il « *Les Alpes* », il « *Les Andes* », e per altri piroscavi non dissimili come qualità nautiche dal « *Governor* ».

Del resto per questo piroscavo si è applicata soltanto la riduzione generale di lire 5 sul nolo che fu stabilito nel quadrimestre precedente sul conforme parere dell'onorevole Consiglio superiore.

La « *Transatlantica di Barcellona* » insiste nel chiedere i noli da essa proposti, che ritiene siano in rapporto al suo materiale nautico. Ed aggiunge che il miglioramento sulle linee del Nord America e del Plata è transitorio e di limitata importanza.

In contrario si osserva che nessun motivo può indurre ad elevare la classificazione assegnata ai piroscavi della Transatlantica, sul conforme parere dell'onorevole Consiglio superiore. E in quanto alle lievi riduzioni di nolo sulle linee del Nord America e del Plata, esse sono giustificate da quanto sopra si è detto.

Il vettore *Fornari* insiste anch'egli perchè sia elevata la classificazione dei suoi piroscavi. In proposito egli ha già presentato un memoriale in cui istituisce dei confronti fra i dati caratteristici delle sue navi e quelli di altri vettori.

Senza entrare in minuti particolari basta ripetere che i noli debbono stabilirsi, tenendo conto oltre che delle qualità nautiche dei piroscavi, anche del modo con cui si provvede al servizio a bordo. Ed i piroscavi del vettore *Fornari* sono stati oggetto di censure da parte dei Regi commissari sia per quanto riguarda il loro assetto che il trattamento fatto agli emigranti. Si aggiunga che le navi « *Georgia* », « *Giulia* », e « *Gerty* », esercitano la linea Fiume-Napoli-New-York e

che hanno a bordo, oltre gli italiani, emigranti di altre nazionalità, specialmente slavi; ciò che è dannoso per diversi riguardi.

Nel rendere conto delle sue proposte al Consiglio superiore di marina e nel comunicargli le deliberazioni dei vettori, il Commissariato credette di poter fare ancora un rilievo d'indole generale.

Mentre per quasi tutte le navi italiane furono accettati dai vettori i noli proposti dal Commissariato, per i piroscafi di bandiera estera si insistette nel chiedere noli più elevati. Concedere questi prezzi maggiori domandati con tanta insistenza non si potrebbe, senza danneggiare la bandiera nazionale, la quale già si trova per molti riguardi in condizioni di esercizio più onerose della bandiera straniera.

Senza intrattenerci sul costo dei capitali, maggiore da noi che all'estero — sulla più salda organizzazione finanziaria di molte fra le Compagnie straniere — sugli aiuti diretti ed indiretti che alcune fra esse ricevono dai loro Governi — basta ricordare che le navi non italiane, in fatto, riescono ad evadere parte dei nostri tributi e segnatamente l'imposta di ricchezza mobile che grava pesantemente sul reddito nazionale e specialmente sulle Società per azioni.

Pertanto non sarebbe giusto consentire noli *non giustificati dalle condizioni del traffico* e chiesti soltanto da vettori stranieri, i quali già, con la larga partecipazione al trasporto degli emigranti, ricavano notevole profitto dall'esercizio delle linee che fanno capo nei porti d'Italia.

Il Consiglio superiore di marina, con la deliberazione dell'11 agosto u. s., espresse parere favorevole a tutte le proposte del Commissariato, e il Ministro degli affari esteri, esaminati tutti gli atti, approvò tali proposte, e, facendo propri i motivi esposti nella presente relazione, fissò i noli nella misura indicata dal decreto del 15 agosto u. s. che si pubblica in testa alla presente relazione.

ALLEGATI ALLA RELAZIONE

ALLEGATO A.

Noli massimi stabiliti dal 1° quadrimestre 1902 fino al 3° quadrimestre 1905, confrontati coi noli proposti dai vettori e con quelli che il Commissariato avrebbe approvato per quest'ultimo quadrimestre.

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

Linea degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

<i>Navigazione Generale Italiana.</i>												
Umbria	185	195	200	200	200	200	190	190	190	210	185	* 185
Sicilia	185	195	200	200	200	200	190	190	190	210	185	* 185
Sardegna	185	195	200	200	200	200	190	190	190	210	185	* 185
Liguria	185	195	200	200	200	200	190	190	190	210	185	* 185
Lombardia	185	195	200	200	200	200	190	190	190	210	185	* 185
Regina Margherita	—	195	200	200	200	200	190	190	190	210	185	* 185
Orione	—	195	200	200	200	200	190	190	190	210	185	* 185
Sirio	—	195	200	200	200	200	190	190	190	210	185	* 185
Perseo	—	195	200	200	200	200	190	190	190	210	185	* 185
Vincenzo Florio	—	—	—	—	180	180	170	170	170	200	160	* 160
Marco Minghetti	175	175	180	175	175	175	165	165	165	200	150	* 150
Il Piemonte	—	—	—	—	—	—	—	—	160	170	152	* 152
Italia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	170	152	* 152

NB. — Le cifre segnate con asterisco indicano i noli approvati dal Commissariato; quelle senza asterisco indicano i noli stabiliti dal Ministero degli Affari Esteri.

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

Segue **Linea degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

<i>La Veloce.</i>											(a)	(a)
Italia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	210	185	185
Savoia	185	195	200	200	200	200	190	190	190	210	185	* 185
Nord America	185	195	200	200	200	200	190	190	190	210	185	* 185
Centro America	185	195	200	200	200	200	190	190	190	210	185	* 185
Venezuela	185	195	200	200	200	200	190	190	190	210	185	* 185
Duca di Galliera	185	195	200	200	200	200	190	190	190	210	180	* 180
Duchessa di Genova	185	195	200	200	200	200	190	190	190	210	180	* 180
Città di Napoli	—	185	190	190	190	190	180	180	180	210	175	* 175
Washington	175	185	190	175	185	185	175	175	175	210	165	* 105
Città di Milano	175	175	180	175	175	175	168	168	168	200	163	* 163
Città di Torino	175	175	180	175	175	175	168	168	168	200	163	* 163
Città di Genova	175	175	180	175	175	175	165	160	155	200	145	* 145
<i>La Patria.</i>												
Madonna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	185	185
Germania	—	—	195	195	195	195	185	185	185	200	180	180
Roma	180	185	190	195	195	195	185	185	185	200	180	180
Gallia	(b) 160	160	165	165	160	160	152	152	152	165	142	142
Patria	(b) 160	160	165	165	160	160	152	152	152	165	142	142
Massilia	(b) 160	150	150	150	150	150	143	143	143	165	133	133

(a) Nolo stabilito nel corso del quadrimestre.

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

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

Segue **Linea degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

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

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

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

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

Segue **Linea degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

<i>Italia.</i>												
Siena	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	170	* 170
Bologna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	170	* 170
Ravenna	-	-	-	-	-	-	-	170	170	190	165	* 165
Toscana	-	-	-	-	-	-	-	170	170	190	165	* 165
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>												
Buenos Aires	175	175	180	180	180	180	170	170	165	185	160	160
Léon XIII	175	175	180	180	180	180	170	170	165	185	160	160
Manuel Calvo	175	175	180	180	180	180	170	170	165	185	160	160
P. de Satrustegui	-	175	180	180	180	180	170	170	165	185	160	160
Montevideo	-	175	180	180	180	180	170	170	165	185	160	160
Montserrat	-	175	180	180	180	180	170	170	165	185	160	160
Cataluña	-	-	-	180	180	180	170	170	165	185	160	160
Antonio Lopez	-	-	-	-	-	-	-	170	165	185	160	160
<i>White Star Line.</i>												
Republic	-	-	-	-	-	-	-	190	190	210	185	185
Romantic	-	-	-	-	-	-	-	190	190	210	185	185
Canopic	-	-	-	-	-	-	-	190	190	210	185	185
Cretic	-	-	-	-	-	-	-	190	190	210	185	185
<i>Vincenzo Finizio.</i>												
Città di New-York	-	-	-	-	-	-	-	-	145	160	133	133

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

Segue **Linea degli Stati Uniti.**

(Da Palermo a Nuova Orleans).

<i>Navigazione Generale Italiana.</i>												
Umbria	—	—	—	—	—	—	215	215	215	225	210	* 210
Sicilia	—	—	—	—	—	—	215	215	215	225	210	* 210
Sardegna	—	—	—	—	—	—	215	215	215	225	210	* 210
Liguria	—	—	—	—	—	—	215	215	215	225	210	* 210
Lombardia	—	—	—	—	—	—	215	215	215	225	210	* 210
Regina Margherita	—	—	—	—	—	—	215	215	215	225	210	* 210
Orione	—	—	—	—	—	—	215	215	215	225	210	* 210
Sirio	—	—	—	—	—	—	215	215	215	225	210	* 210
Perseo	—	—	—	—	—	—	215	215	215	225	210	* 210
Vincenzo Florio	—	—	—	—	—	200	195	200	200	210	190	* 190
Marco Minghetti	195	195	200	200	200	200	195	195	195	210	180	* 180
Il Piemonte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	177	* 177
Italia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	177	* 177
<i>Ottavio Zino.</i>												
Equità	—	—	—	—	195	195	190	185	185	195	175	* 175
Attività	—	—	—	—	190	190	185	180	180	195	170	* 170
<i>La Patria.</i>												
Madonna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	215	210	210
Germania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	215	205	205
Roma	—	—	—	—	—	—	—	—	—	215	205	205
Gallia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	195	170	170
Patria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	195	170	170
Massilia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	195	165	160

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1903	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1903	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1903	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1905	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1905	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1905	Noli approvati dal Comitato di studio stabilito dal Ministero degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1905
-----------	------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	---	---	---

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Palermo a Nuova Orleans)

<i>Giuseppe Fornari.</i>												
Georgia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	180	180	* 180
Sicilian Prince	-	-	-	-	-	-	-	-	-	180	175	175
Napolitan Prince	-	-	-	-	-	-	-	-	-	180	175	175
Giulia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	170	160	160
Gerty	-	-	-	-	-	-	-	-	-	170	160	160
<i>Vincenzo Finizio.</i>												
Città di New-York	-	-	-	-	-	-	-	-	-	180	160	160

(Da Genova o da Napoli a Boston).

<i>White Star Line.</i>												
Republic	-	-	-	-	195	200	190	190	190	210	185	185
Romanic	-	-	-	-	195	200	190	190	190	210	185	185
Canopic	-	-	-	-	195	200	190	190	190	210	185	185
Cretic	-	-	-	-	195	-	-	190	190	210	185	185

(Dall' Havre a Nuova York).

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

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

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

Linea del Brasile.

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

<i>Navigazione Generale Italiana.</i>												
Umbria	—	180	180	180	180	180	180	180	180	215	180	* 180
Sicilia	—	180	180	180	180	180	180	180	180	215	180	* 180
Sardegna	—	180	180	180	180	180	180	180	180	215	180	* 180
Liguria	—	180	180	180	180	180	180	180	180	215	180	* 180
Lombardia	—	180	180	180	180	180	180	180	180	215	180	* 180
Regina Margherita	160	180	180	180	180	180	180	180	180	215	180	* 180
Orione	160	180	180	180	180	180	180	180	180	215	180	* 180
Sirio	160	180	180	180	180	180	180	180	180	215	180	* 180
Perseo	160	180	180	180	180	180	180	180	180	215	180	* 180
Vincenzo Florio	—	—	—	—	—	170	170	170	170	195	165	* 165
Marco Minghetti	160	165	165	165	165	165	165	165	165	195	150	* 150
Il Piemonte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	160	160	* 160
Italia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	160	160	* 160
<i>La Veloce.</i>												
Italia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	215	(a) 180	(a) 180
Savoia	160	180	180	—	180	180	180	180	180	215	180	* 180
Nord America	160	180	180	—	180	180	180	180	180	215	180	* 180
Centro America	160	180	180	180	180	180	180	180	180	215	180	* 180
Venezuela	160	180	180	180	180	180	180	180	180	215	180	* 180
Duca di Galliera	160	180	180	180	180	180	180	180	180	215	175	* 175
Duchessa di Genova	160	180	180	180	180	180	180	180	180	215	175	* 175
Città di Napoli	160	170	170	170	170	170	170	170	170	215	170	* 170
Washington	160	170	170	170	165	165	165	165	165	215	165	* 165
Città di Milano	160	165	165	165	165	165	165	165	165	205	165	* 165
Città di Torino	160	165	165	165	165	165	165	165	165	205	165	* 165
Città di Genova	160	165	165	165	165	165	165	160	155	195	150	* 150

(a) Nolo stabilito nel corso del quadrimestre.

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

Segue **Linea del Brasile.**

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

<i>Transports maritimes à vapeur.</i>												
Algérie	—	165	165	165	165	165	165	165	160	175	160	160
Espagne	160	165	165	165	165	165	165	165	160	175	160	160
Italie	100	165	165	165	165	165	165	165	160	175	160	160
France	—	—	—	—	165	165	165	165	160	175	160	160
Aquitaine	—	165	165	165	165	165	165	165	155	170	155	155
Provence	160	165	165	165	165	165	165	165	155	175	155	155
Les Alpes	160	165	165	165	165	165	165	165	155	170	150	150
Les Andes	160	165	165	165	165	165	165	165	155	170	150	150
Poitou	—	—	—	—	165	165	165	165	135	170	150	150
<i>Ottavio Zino.</i>												
Equità	160	165	165	165	165	165	165	165	165	165	160	* 160
Attività	160	165	165	165	165	165	165	165	165	165	160	* 160
<i>La Ligure-Brasiliiana.</i>												
Re Umberto	160	160	160	165	165	165	165	165	165	170	163	* 163
Rio Amazonas	160	160	160	165	165	165	165	165	165	170	163	* 163
Minas	160	160	160	—	165	165	165	165	165	170	163	* 163
<i>Italia.</i>												
Siena	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	175	* 175
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	175	* 175
Ravenna	—	165	165	165	170	170	170	170	170	190	170	* 170
Toscana	—	165	165	165	170	170	170	170	170	190	170	* 170
<i>Vincenzo Finizio.</i>												
Città di New-York	—	—	—	—	—	—	—	—	145	165	135	135

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

Linea del Plata.

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

<i>Navigazione Generale Italiana.</i>												
Umbria	—	200	200	200	200	200	200	200	200	235	195	* 195
Sicilia	—	200	200	200	200	200	200	200	200	235	195	* 195
Sardegna	—	200	200	200	200	200	200	200	200	235	195	* 195
Liguria	—	200	200	200	200	200	200	200	200	235	195	* 195
Lombardia	—	200	200	200	200	200	200	200	200	235	195	* 195
Regina Margherita	185	200	200	200	200	200	200	200	200	235	195	* 195
Orione	185	200	200	200	200	200	200	200	200	235	195	* 195
Sirio	185	200	200	200	200	200	200	200	200	235	195	* 195
Perseo	185	200	200	200	200	200	200	200	200	235	195	* 195
Vincenzo Florio	—	—	—	—	—	185	185	185	185	205	175	* 175
Jarco Minghetti	—	185	185	180	180	180	180	180	180	205	165	* 165
Il Piemonte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	170	170	* 170
Italia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	170	170	* 170
<i>La Veloce.</i>												
Italia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	235	(a) 195	(a) 195
Savoia	185	—	200	200	200	200	200	200	200	235	195	* 195
Lord America	185	—	200	200	200	200	200	200	200	215	195	* 195
Centro America	185	200	200	200	200	200	200	200	200	215	195	* 195
Venezuela	185	200	200	200	200	200	200	200	200	215	195	* 195
Luca di Galliera	185	200	200	200	200	200	200	200	200	215	190	* 190
Marchessa di Genova	185	200	200	200	200	200	200	200	200	215	190	* 190
Città di Napoli	—	200	190	190	190	190	190	190	190	215	185	* 185
Washington	170	190	190	190	190	190	185	185	185	215	175	* 175
Città di Milano	170	185	185	180	180	180	180	180	180	215	175	* 175
Città di Torino	—	185	185	180	180	180	180	180	180	215	175	* 175
Città di Genova	170	185	185	180	180	180	180	175	170	205	160	* 160

(a) Nolo stabilito nel corso del quadrimestre.

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

Segue **Linea del Plata.**

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

<i>Italia.</i>												
Siena	—	—	—	—	—	—	—	—	—	220	185	* 185
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	220	185	* 185
Ravenna	(a) 175	185	185	185	185	185	185	185	185	210	180	* 180
Toscana	(a) 175	185	185	185	185	185	185	185	185	210	180	* 180
<i>Ottavio Zino.</i>												
Equità	165	175	175	175	175	175	175	175	175	180	165	* 165
Attività	165	175	175	175	175	175	175	170	170	180	162	* 162
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>												
Re Umberto	—	—	—	—	170	170	170	170	170	175	168	* 168
Rio Amazonas	—	—	—	—	—	170	170	170	170	175	168	* 168
Minas	—	—	—	—	180	170	170	170	170	175	168	* 168
<i>Giuseppe Fornari.</i>												
Georgia	—	—	—	—	—	—	—	—	175	175	165	165
Sicilian Prince	—	—	—	—	—	—	—	175	175	165	175	155
Napolitan Prince	—	—	—	—	—	—	—	175	175	165	175	155
Giulia	—	—	—	—	—	—	—	170	165	155	165	145
Gerty	—	—	—	—	—	—	—	170	165	155	165	145
<i>La Patria.</i>												
Madonna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	195	195
Germania	—	—	—	—	—	—	—	—	195	—	200	190
Roma	—	—	—	—	—	—	—	—	195	—	200	190
Gallia	—	—	—	—	—	—	—	—	170	—	180	155
Patria	—	—	—	—	—	—	—	—	170	—	180	155
Massilia	—	—	—	—	—	—	—	165	—	180	155	145

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

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

Segue **Linea del Plata.**

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

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

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1903	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1903	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1903	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 3° quadrimestre 1904	Noli massimi per il 1° quadrimestre 1905	Noli massimi per il 2° quadrimestre 1905	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1905	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1905	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministero degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1900
-----------	------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	---	---	--

Linea del Centro America.

<i>La Veloce (a).</i>													
Italia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	225	(b) 205	(b) 205	
Savoia	—	—	200	200	200	200	200	200	200	205	200	* 205	
Nord America	—	—	200	200	200	200	200	200	200	225	200	* 200	
Duca di Galliera	—	—	200	200	200	200	200	200	200	205	200	* 200	
Centro America	—	—	200	200	200	200	200	200	200	205	200	* 200	
Venezuela	—	—	200	200	200	200	200	200	200	205	200	* 200	
Duchessa di Genova	—	—	200	200	200	200	200	200	200	205	200	* 200	
Città di Napoli	—	—	200	195	195	200	200	200	200	205	200	* 200	
Washington	—	—	—	—	—	200	200	200	200	205	200	* 200	
Città di Milano	—	—	200	195	195	195	195	195	195	205	195	* 195	
Città di Torino	—	—	200	195	195	195	195	190	190	205	195	* 195	
Città di Genova	—	—	200	195	195	195	195	195	195	205	190	* 190	
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>													
Léon XIII	—	(c) 195	(c) 195	(c) 195	(d) 195	(d) 195	(e) 195	(f) 190	(g) 200	(h) 190	(f) 190		
Buenos Aires	—	(c) 195	(c) 195	(c) 195	(d) 195	(d) 195	(e) 195	(f) 190	(g) 200	(h) 190	(f) 190		
Manuel Calvo	—	(c) 195	(c) 195	(c) 195	(d) 195	(d) 195	(e) 195	(f) 190	(g) 200	(h) 190	(f) 190		
P. de Satrustegui	—	(c) 195	(c) 195	(c) 195	(d) 195	(d) 195	(e) 195	(f) 190	(g) 200	(h) 190	(f) 190		
Montevideo	—	(c) 195	(c) 195	(c) 195	(d) 195	(d) 195	(e) 195	(f) 190	(g) 200	(h) 190	(f) 190		
Montserrat	—	(c) 195	(c) 195	(c) 195	(d) 195	(d) 195	(e) 195	(f) 190	(g) 200	(h) 190	(f) 190		
Cataluña	—	—	—	—	(d) 195	(d) 195	(e) 195	(f) 190	(g) 200	(h) 190	(f) 190		
Antonio Lopez	—	—	—	—	—	—	(e) 195	(f) 190	(g) 200	(h) 190	(f) 190		

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

(b) Nolo stabilito nel corso del quadrimestre.

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

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

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

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

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

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

ALLEGATO B.

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

PORTI EUROPEI

Norvegia.

Christiania.

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

Inghilterra.

Glasgow.

DESTINAZIONI	Anchor Line		Allan Line		Donaldson Brothers
	Celeri	Commer- ciali	Celeri	Commer- ciali	
Nuova York	143.75	137.50	»	»	»
Boston	143.75	137.50	»	»	»
Halifax	»	»	137.50	(1) 75	(2) 75
St. John (Canadá)	»	»	150.50	(1) 75	(2) 75

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

(1) Con speciali vapori in partenza alla stessa data di quelli di *Donaldson Brothers*.

(2) Noli ridotti in concorrenza coll'*Allan Line*.

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

Liverpool.

DESTINAZIONI	White Star Line (1)		Cunard Line (1)		American Line (1)	Dominion Line	Canadian Pacific R. Co. (2)	Allan Line	
	Celeri	Commer- ciali	Celeri	Commer- ciali				Celeri	Commer- ciali
Nuova York	156.25	137.50 a 150	156.25	143.75 a 150	137.50	»	»	»	»
Boston	156.25	137.50 a 150	156.25	143.75 a 150	137.50	»	»	»	»
Quebec	»	»	»	»	»	137.50	137.50	143.75	137.50
Montreal	»	»	»	»	»	(3) 150 50	150.50	(3) 156.75	(3) 150.50

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

(2) Questa Compagnia non prende che emigranti scandinavi.

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

Southampton.

DESTINAZIONI	Royal Mail Company	American Line
Montevideo	200. »	»
Buenos Aires	200. »	»
Rio de Janeiro	200. »	»
Santos	200. »	»
Bahia	200. »	»
Pernambuco	200. »	»
La Guayra	300. »	»
Sabanilla	300. »	»
Colon	300. »	»
Nuova York	»	150. »
Boston	»	150. »
Filadelfia	»	150. »

Germania.**Amburgo e Brema.**

DESTINAZIONI	Hamburg Amerika Linie		Norddeutscher Lloyd		Amburghese Sud- Americana
	Celeri	Commer- ciali	Celeri	Commer- ciali	
Montevideo	>	200. >	>	200. >	200. >
Buenos Aires	>	200. >	>	200. >	200. >
Rio de Janeiro	>	187.50	>	187.50	187.50
Santos	>	187.50	>	187.50	187.50
Bahia	>	187.50	>	187.50	187.50
Pernambuco	>	187.50	>	187.50	187.50
Belem (Parà)	>	150. >	>	>	150. >
Manaos	>	175. >	>	>	175. >
La Guayra	>	202.50	>	>	202.50
Puerto Cabello	>	202.50	>	>	202.50
Sabanilla	>	202.50	>	>	202.50
Colon	>	202.50	>	>	>
Vera Cruz	>	175. >	>	>	>
Avana	>	175. >	>	>	>
Nuova York	225. >	182.50	225. >	212.50	>
Boston (via Nuova York)	241. >	198.50	>	>	>
St. John (Canada) (via Nuova York)	242.50	212.50	>	>	>
Quebec (via Nuova York)	271. >	228.50	>	>	>
Montreal (via Nuova York)	260.50	218. >	>	>	>

Olanda.**Rotterdam.**

DESTINAZIONI	Holland American Line
Nuova York	182.50

Belgio.

Anversa.

DESTINAZIONI	Norddeutscher Lloyd	Hamburg- Amerika Linie (1)	Red Star Line	Cunard Line	Allan Line (2)	Dominion Line	American Line (3)	White Star Line (2)	Holland American Line
Montevideo . . .	200. »	200. »	»	»	»	»	»	»	»
Buenos Aires . .	200. »	200. »	»	»	»	»	»	»	»
Pernambuco . . .	187.50	187.50	»	»	»	»	»	»	»
Bahia	187.50	187.50	»	»	»	»	»	»	»
Rio de Janeiro . .	187.50	187.50	»	»	»	»	»	»	»
Santos	187.50	187.50	»	»	»	»	»	»	»
Belem (Parà) . . .	»	200. »	»	»	»	»	»	»	»
Manaos	»	200. »	»	»	»	»	»	»	»
La Guayra	»	202.50	»	»	»	»	»	»	»
Puerto Cabello . .	»	202.50	»	»	»	»	»	»	»
Sabanilla	»	202.50	»	»	»	»	»	»	»
Colon	»	202.50	»	»	»	»	»	»	»
Vera Cruz	»	200. »	»	»	»	»	»	»	»
Avana	175. »	200. »	»	»	»	»	»	»	»
Nuova York . . .	»	187.50	182.50	182.50	»	»	182.50	182.50	185. » (4) 182.50
Boston	»	»	»	182.50	»	»	»	»	»
Halifax	»	»	»	»	150. »	175. »	»	»	»
St. John (Canada).	»	162.50	»	»	150. »	»	»	»	»
Quebec	»	162.50	»	»	150. »	175. »	»	»	»
Montreal	»	»	»	»	163.50	188.50	»	»	»

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

Francia.

Havre.

DESTINAZIONI	Compagnie Générale Transatlantique	Chargeurs Réunis
Nuova York	185	»
Montevideo	»	150
Buenos Aires	»	150
Santos	»	150
Rio de Janeiro	»	150
Bahia	»	150
Pernambuco	»	150

Cherbourg.

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

St. Nazaire.

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

La Pallice Rochelle.

DESTINAZIONI	Pacific Steam Navigation Company (1)
Montevideo	Da 160 a 210
Buenos Aires	» 165 a 215
Rio de Janeiro	» 150 a 200
Bahia	» 150 a 200
Pernambuco	» 150 a 200

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

Bordeaux.

DESTINAZIONI	Messageries Maritimes	Compagnie Générale Trans- atlantique	Chargeurs Réunis	Pacific Steam Navigation Company
Pernambuco	250	»	»	150-200
Bahia	250	»	»	150-200
Rio de Janeiro	250	»	»	150-200
Montevideo	250	»	150	150-200
Buenos Aires	250	»	150	160-210
La Guayra	»	400	»	165-215
Puerto Cabello	»	400	»	»
Sabanilla	»	400	»	»
Colon	»	400	»	»
Vera Cruz	»	190 (1)	»	»
Avana	»	195 (1)	»	»

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

Marsiglia.

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

(1) Compreso il viaggio da Marsiglia a Bordeaux.

Portogallo e Spagna (1).

Lisbona.

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

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

Cadice.

DESTINAZIONI	Compagnia Transatlantica di Barcellona	La Veloce
Montevideo	154	150
Buenos Aires	154	150
La Guayra	192	»
Puerto Cabello	192	»
Sabanilla	192	»
Colon	192	»
Vera Cruz	192	»
Avana	173	»
Nuova York	173	»

Barcellona.

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

Austria-Ungheria.

Trieste.

Fiume.

DESTINAZIONI	Compagnia Austro-Americana Fratelli Cosulich	Cunard Line	DESTINAZIONI	Cunard Line
Nuova York	178.50	183.75	Nuova York	194.25

PORTI AMERICANI

America Settentrionale.

Montreal.

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

Boston.

DESTINAZIONI	White Star Line	Cunard Line
Genova	92.70	»
Napoli	92.70	»
Palermo	103. »	»
Messina	103. »	»
Liverpool	141.62	da 148 a 161
Prepagati:		
da Genova a Boston	169.95	»
» Napoli »	169.95	»
» Palermo »	180.25	»
» Messina »	180.25	»
» Liverpool »	141.62	da 148 a 161

Nuova York.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		La Veloce		Norddeutscher Lloyd	Hamburg Amerika Linie	Anglo-Italiana (Anchor Line)		La Patria (Fabre Line)		G. Fornari (Prince Line)	Compagnie Generale Transatlantique (via Havre)	Cunard Line		White Star Line	Transatlantica di Barcellona	
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali			Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali			Rapidi	Commerciali		Rapidi	Commerciali
Genova	100	80	90	80	100	80	75	90	90	75	75	100	95	80	90	115	90
Napoli	100	80	90	80	100	80	75	90	90	75	75	100	85	80	90	115	90
Palermo	110	90	100	90	110	90	85	100	100	85	85	*	95	90	100	125	100
Messina	110	90	100	90	110	90	85	100	100	85	85	*	95	90	100	125	100
Prepagati (acquistati a Nuova York) da:																	
Genova	165	145	160	145	170	145	155	145	155	145	135	187,75	*	*	165	135	125
Napoli	165	145	160	145	170	145	155	145	155	145	135	*	*	*	165	135	125
Palermo	175	155	170	155	180	155	165	155	165	155	145	*	*	*	175	145	135
Messina	175	155	170	155	180	155	165	155	165	155	145	*	*	*	175	145	135

Filadelfia.

DESTINAZIONI	American Line	Red Star Line
Liverpool	(1) 113.30	»
Anversa	»	(1) 113.30

(1) Compreso il biglietto di prosecuzione per l'Italia.

Nuova Orleans.

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

America Centrale.

Avana.

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

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

Puerto Cabello.

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

La Guayra.

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

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

DESTINAZIONI	Transports Maritimes	Messageries Maritimes	Royal Mail	Pacific R. N. Mail	Amburghese Sud- Americana
Marsiglia	213	»	»	»	»
Genova	213	»	»	»	»
Napoli	213	»	»	»	»
Lisbona	»	»	»	310	»
Vigo	»	»	»	310	»
Bordeaux	»	250	»	»	»
La Pallice Rochelle	»	»	»	225	»
Cherbourg	»	»	225. »	»	»
Boulogne s/m	»	»	»	»	250

Belem (Parà).

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

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

Pernambuco.

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

Rio de Janeiro.

DESTINAZIONI	La Veloce	La Ligure- Brasiliana	Transports Maritimes	Giuseppe Zino
Genova	130 a 150	130	130	130
Napoli	130 a 150	130	130	130
Prepagati:				
da Genova	143	143	143	143
da Napoli	143	143	143	143

Santos.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		La Veloce	La Ligure-Brasiliana	Transports Maritimes	Italia
Genova	160	(1) 150	140		130	140
Napoli	160	(1) 150	140		130	140
Da Genova o Napoli a Santos (prepagati)	143	143	143		143	143

(1) Per i piroscafi provenienti dal Plata il nolo è ridotto a lire 130.

Montevideo.

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

Buenos Aires.

DESTINAZIONI	Buenos Aires.											
	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Italia	Amburgheise Sud-Americana	Transatlantica di Barcellona	A. Fölsch e C.	Transports Maritimes	Pacific S. N. C.	Royal Mail	Messageries Maritimes	Norddeutscher Lloyd	La Liguri- Brasiliana
Genova	200. *	200. *	180	*	170. *	170	170. *	*	*	*	*	170. *
Napoli	200. *	200. *	180	*	170. *	170	170. *	*	*	*	*	170. *
Messina	210. *	210. *	190	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Catania	210. *	210. *	190	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Palermo	210. *	210. *	190	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Barcellona	200. *	200. *	180	*	170. *	170	170. *	*	*	*	*	170. *
Vigo	*	*	*	225	205. *	170	*	200. *	225. *	225	225	*
Cadice	*	200. *	*	*	170. *	160	*	*	*	*	*	*
Malaga	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Marsiglia	*	*	*	*	*	170.	*	*	225. *	*	*	*
Cherbourg	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Bordeaux	*	*	*	*	*	*	*	200. *	*	225	*	*
La Pallice Rochelle	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Boulogne s/m	*	*	*	*	*	*	*	225. *	*	*	*	*
Liverpool	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Southampton	*	*	*	*	*	*	*	225. *	*	*	*	*
Lisbona	*	*	*	*	*	*	*	200. *	225. *	225	*	*
Amburgo	*	*	*	225	*	*	*	*	*	*	*	*
Brema	*	*	*	225	*	*	*	*	*	225	225	*
Da Genova o Napoli a Buenos Aires (prepa- gati)	107.50	107.50	185	*	177.50	*	177.50	*	*	*	*	177.50

ALLEGATO C.

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

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

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnellaggio netto	NUMERO delle cuccette (1)			desunta dalla prova speciale (2)	VELOCITÀ			
			di I classe	di II classe	di III classe		raggiunta nei viaggi (3)			
							per l'America Settentrionale		per l'America Meridionale	
			Numero dei viaggi	Velocità media	Numero dei viaggi		Velocità media			
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>										
Umbria	1902	3383	38	49	1016	14.75	5	14.28	14	14.64
Sicilia	1901	3594	52	71	1090	* 15.06	16	13.38	7	13.87
Sardegna	1901	3594	80	—	1168	* 15.—	18	13.37	1	13.34
Liguria	1901	3323	56	—	1134	* 15.41	25	13.09	—	—
Lombardia	1901	3323	58	—	1212	* 15.06	27	13.16	—	—
Regina Margherita	1884	1933	53	64	706	* 16.76	—	—	10	14.86
Orione	1883	2296	80	40	733	* 14.80	—	—	10	14.68
Sirio	1883	2275	80	40	733	* 15.86	—	—	18	14.75
Perseo	1883	2296	80	40	733	* 14.88	—	—	14	14.45
Vincenzo Florio	1880	1852	—	(4) 36	800	* 13.95	6	11.83	—	—
Marco Minghetti	1876	1628	24	—	842	* 14.13	7	11.33	—	—
Il Piemonte	1901	3881	—	—	(5)	12.00	2	11.19	—	—
Italia	1904	4121	—	—	1800	* 12.51	1	10.73	—	—

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

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

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

(4) Classe unica.

(5) Circa 1300.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnellaggio netto	NUMERO delle cuccette			VELOCITÀ				
			di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale	raggiunta nei viaggi			
							per l'America Settentrionale		per l'America Meridionale	
							Numero dei viaggi	Velocità media	Numero dei viaggi	Velocità media
<i>La Veloce.</i>										
Savoia	1897	2571	130	64	737	17.33	—	—	20	14.10
Nord America	1882	2484	90	—	1217	14.—	27	13.10	—	—
Duca di Galliera	1884	2841	98	108	784	* 13.58	2	14.20	19	13.23
Centro America	1897	2234	118	64	691	* 13.15	—	—	10	13.38
Venezuela	1898	2227	100	60	685	14.41	—	—	10	13.25
Duchessa di Genova	1884	2797	104	96	924	* 13.19	—	—	21	13.15
Città di Napoli	1871	2666	—	—	1368	13.04	18	13.02	—	—
Washington	1880	1845	43	44	957	* 13.13	6	12.17	10	13. >
Città di Milano	1897	2571	40	—	1149	13.05	19	11.39	4	11.63
Città di Torino	1897	2568	40	—	1432	13.26	18	11.23	6	11.88
Città di Genova	1882	2542	46	—	1215	11.94	5	10.54	15	10.96
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>										
Königin Luise	1896	6790	248	286	1628	15.67	12	14.37	—	—
Lahn	1887	2456	246	—	802	* 16.07	20	16.19	—	—
König Albert	1899	6590	160	—	1985	16.03	10	14.86	—	—
Hohenzollern	1889	3518	239	187	717	* 13.47	20	15.18	—	—
Prinzess Irene	1900	6687	224	—	2082	17.48	19	14.76	—	—
Neckar	1900	6170	119	—	2731	* 13.46	7	13.69	—	—
Weimar	1891	3176	57	—	1555	13.84	5	12.60	—	—
<i>Hamburg-Amerika Linie</i>										
Prinz Oscar	1902	3777	—	(1) 123	1089	14.30	12	11.75	—	—
Prinz Adalbert	1902	3797	—	(1) 124	1085	13.11	11	11.92	—	—

(1) Classe unica.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnellaggio netto	NUMERO delle cuccette			VELOCITÀ				
			di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale	raggiunta nei viaggi			
							per l'America Settentrionale		per l'America Meridionale	
			Numero dei viaggi	Velocità media	Numero dei viaggi		Velocità media			
<i>Italia.</i>										
Siena	1905	3117	—	—	—	132.1	—	—	—	—
Bologna	1905	3117	—	—	—	13.20	—	—	—	—
Ravenna	1901	2748	42	—	1250	12.85	3	11.89	18	12.31
Toscana	1900	2748	42	—	1242	12.90	—	—	21	12.04
<i>La Patria.</i>										
Madonna	1905	3245	50	—	1611	18.31	1	14.76	—	—
Germania	1903	2737	42	—	1420	17.78	15	13.44	—	—
Roma	1901	2213	66	—	1373	17.10	25	14.19	—	—
Gallia	1883	2295	12	—	1183	13.98	15	10.95	—	—
Patria	1882	2054	16	—	1150	13.44	16	10.86	—	—
Massilia	1891	1850	12	—	1124	11.83	12	10.81	1	11.49
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>										
Buenos Aires	1888	3765	75	68	553	14.82	7	11.92	—	—
Léon XIII	1883	2950	118	34	408	13.50	5	12.18	6	12.90
Manuel Calvo	1892	3704	84	62	1006	* 13.—	8	11.98	—	—
P. de Satrustegui	1890	3090	168	30	484	12.60	1	13.51	12	13.08
Montevideo	1888	3348	98	74	482	* 13.—	6	12.37	—	—
Montserrat	1889	2305	122	60	304	13.79	5	12.66	—	—
Cataluña	1883	2247	—	(1) 174	238	* 13.08	1	11.90	1	12.65
Antonio Lopez	1891	2926	64	37	808	* 13.25	2	11.79	—	—
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>										
Re Umberto	1892	2066	60	—	791	12.43	—	—	17	11.25
Rio Amazonas	1891	2053	34	—	925	12.13	—	—	17	11.02
Minas	1891	2204	26	—	1077	12.28	—	—	14	10.92

(1) Classe unica.

PIROSCAF	Anno di costruzione	Tonnellaggio netto	NUMERO delle cuccette			VELOCITÀ				
			di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale	raggiunta nei viaggi			
							per l'America Settentrionale		per l'America Meridionale	
			Numero dei viaggi	Velocità media	Numero dei viaggi		Velocità media			
<i>Giuseppe Fornari.</i>										
Sicilian Prince	1889	2175	—	—	1019	14.26	19	11.73	—	—
Napolitan Prince	1889	2175	—	—	1050	14.75	18	12.36	—	—
Gerty	1903	3166	18	—	1380	11.87	4	10.75	—	—
Giulia	1904	2952	18	—	1250	11.74	2	10.07	—	—
Georgia	1889	1822	23	—	768	12.25	6	11.57	4	12.12
<i>Anglo-Italiana.</i>										
Italia	1904	3005	12	—	1398	15.67	8	12.72	—	—
Calabria	1901	2588	14	—	1359	14.04	22	11.79	—	—
Perugia	1901	2566	14	—	1337	13.60	23	11.57	—	—
Algeria	1891	2231	14	—	1329	11.58	12	10.47	—	—
<i>Ottavio Zino.</i>										
Equità	1885	2139	—	—	1273	11.53	3	11.23	7	11.2
Attività	1889	1615	6	—	839	11.54	4	10.18	7	10.82
<i>Transports maritimes.</i>										
Les Andes	1882	2110	20	32	1192	12.19	—	—	7	11.29
Algérie	1901	2200	50	88	837	* 13.17	—	—	13	13.30
Aquitaine	1891	1710	22	40	842	13.01	—	—	12	11.83
Les Alpes	1882	2110	20	32	1164	13.06	—	—	14	11.91
Provence	1884	2158	64	78	835	13.08	—	—	17	12.66
Italie	1895	2138	36	92	770	* 13.05	—	—	18	12.71
Espagne	1891	2133	50	88	833	* 13.06	—	—	13	13.22
France	1897	2152	36	24 (1)	832	13.60	—	—	13	12.91
Poitou	1883	1815	—	58	404	11.70	—	—	3	11.02

(1) Classe unica.

1695

5 — Bollett. emigrac. N. 21.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnellaggio netto	NUMERO delle cuccette			VELOCITÀ				
			di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale	raggiunta nei viaggi			
							per l'America Settentrionale		per l'America Meridionale	
			Numero dei viaggi	Velocità media	Numero dei viaggi		Velocità media			
<i>Società Anonima Genovese.</i>										
Governor	1881	1757	22	—	500	11.90	—	—	8	10.72
<i>White Star Line.</i>										
Republic	1903	9742	392	252	634	* 14.07	7	14.82	—	—
Romanic	1898	7416	119	—	1707	* 15.30	14	14.12	—	—
Canopic	1900	7717	244	—	1906	* 15.25	16	14.31	—	—
Cretic	1902	8663	—	—	—	* 13.90	3	14.07	—	—
<i>Vincenzo Finizio.</i>										
Città di New-York	1883	1798	—	(1) 15	(2)	12.20	1	10.04	—	—

(1) Classe unica.

(2) Circa 1000.

ALLEGATO D.

**Noli effettivamente praticati dai vettori
nei mesi di maggio, giugno, luglio e agosto 1905.**

Maggio 1905.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Sicilia	Genova	Nuova York	210	190	190
Umbria	Id.	Plata	235	200	200
Lombardia	Id.	Nuova York	210	190	190
Marco Minghetti	Id.	Id.	200	165	165
Liguria	Id.	Id.	210	190	190
Orione	Id.	Plata	235	200	200
<i>La Veloce.</i>					
Venezuela	Genova	Centro America . . .	205	200	200
Città di Torino	Id.	Nuova York	200	168	168
Città di Genova	Id.	Id.	200	155	155
Duchessa di Genova	Id.	Brasile	215	180	170
		Plata	215	200	200
Nord America	Id.	Nuova York	210	190	190
Città di Milano	Id.	Id.	200	168	168
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
Königin Luise	Genova	Nuova York	200	190	190
Neckar	Napoli	Id.	195	185	185
Prinzess Irene	Genova	Id.	200	190	190
Weimar	Id.	Id.	190	180	180

1697

Segue Maggio 1905.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Italia.</i>					
Ravenna	Genova	Brasile	190	170	170
		Plata	210	185	185
Siena	Id.	Plata	220	185	185
Antonina	Id.	Brasile	190	170	170
		Plata	210	185	185
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Prinz Adalbert	Genova	Nuova York	205	175	175
<i>La Patria.</i>					
Massilia	Napoli	Nuova York	150	143	143
Patria	Id.	Id.	160	152	152
Germania	Id.	Id.	195	185	185
Gallia	Id.	Id.	160	152	152
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
P. de Satrustegui	Genova	Plata	200	180	170
Montevideo	Id.	Centro America	200	190	190
Buenos Aires	Id.	Nuova York	185	165	165
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>					
Re Umberto	Genova	Brasile	165	165	165
		Plata	170	170	170
Minas	Id.	Brasile	165	165	165
		Plata	170	170	170

Segue Maggio 1905.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fixati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Giuseppe Fornari.</i>					
Giulia	Napoli	Nuova York	165	145	145
Napolitan Prince	Id.	Id.	175	160	160
Georgia	Id.	Id.	175	165	165
<i>Anglo-Italiana.</i>					
Italia	Napoli	Nuova York	185	175	175
Perugia	Id.	Id.	175	168	168
<i>Transports Maritimes.</i>					
Provence	Genova	Plata	200	170	170
France	Id.	Id.	200	175	175
Aquitaine	Id.	Brasile	200	155	155
<i>Ottavio Zino.</i>					
Attività	Genova	Plata	180	170	170
Equità	Id.	Nuova York	180	180	180
<i>Società Anonima Genovese.</i>					
Governor	Genova	Plata	180	170	170
<i>White Star Line.</i>					
Republic	Napoli	Nuova York	210	190	190
Romanic	Id.	Boston	210	190	190
Cretic	Id.	Nuova York	210	190	190
<i>Vincenzo Finizio.</i>					
Città di New-York	Genova	Nuova York	170	145	145

Giugno 1905.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	dissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Italia	Napoli	Nuova York	170	165	165
Sardegna	Genova	Id.	210	190	190
Regina Margherita	Id.	Plata	235	200	200
Il Piemonte	Id.	Nuova York	170	160	160
Sicilia	Id.	Id.	210	190	190
Sirio	Id.	Plata	235	200	200
<i>La Veloce.</i>					
Washington	Genova	Centro America	205	200	200
Savoia	Id.	Plata	235	200	200
Città di Napoli	Id.	Nuova York	210	180	180
Duca di Galliera	Id.	Plata	215	200	200
Las Palmas	Id.	Brasile	165	155	155
Città di Torino	Id.	Nuova York	200	168	168
Venezuela	Id.	Plata	215	200	200
<i>Norädeutscher Lloyd.</i>					
König Albert	Genova	Nuova York	200	190	190
Königin Luise	Id.	Id.	200	190	190
Prinzess Irene	Id.	Id.	200	190	190
<i>Italia.</i>					
•La Plata	Genova	Brasile	190	170	170
		Plata	210	185	185
Bologna	Id.	Brasile	200	170	170
		Plata	220	185	185

Segue Giugno 1905.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Hamburg-America Linie.</i>					
Prinz Oscar	Genova	Nuova York	205	175	175
Prinz Adalbert	Id.	Id.	205	175	175
<i>La Patria.</i>					
Roma	Napoli	Nuova York	195	185	185
Neustria	Id.	Id.	150	143	143
Madonna	Id.	Id.	185	185
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Manuel Calvo	Genova	Centro America . . .	200	190	190
Montserrat	Id.	Nuova York	185	165	165
<i>Giuseppe Fornari.</i>					
Sicilian Prince	Napoli	Nuova York	175	160	160
Gerty	Palermo	Id.	165	145	145
Giulia	Napoli	Id.	165	145	145
<i>Anglo-Italiana.</i>					
Algeria	Napoli	Nuova York	150	143	143
Calabria	Id.	Id.	175	168	168
<i>Transports Maritimes.</i>					
Espagne	Genova	Plata	200	175	175
<i>White Star Line.</i>					
Canopic	Napoli	Boston	210	190	190
Romanic	Id.	Nuova York	210	190	190

Luglio 1905.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Lombardia	Genova	Nuova York	210	190	190
Umbria	Id.	Plata	235	200	200
Liguria	Id.	Nuova York	210	190	190
<i>La Veloce.</i>					
Centro America	Genova	Centro America	205	200	200
Duchessa di Genova	Id.	Brasile	215	180	170
Città di Milano	Id.	Plata	215	180	180
Nord America	Id.	Nuova York	210	190	190
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
König Albert	Genova	Nuova York	200	190	190
Königin Luise	Id.	Id.	200	190	190
<i>Italia.</i>					
Toscana	Genova	Brasile	190	170	170
		Plata	210	185	185
Siena	Id.	Plata	220	185	185
		Brasile	190	170	170
Ravenna	Id.	Plata	210	185	185
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Prinz Oscar	Genova	Nuova York	205	175	175
<i>La Patria.</i>					
Germania	Napoli	Nuova York	195	185	185
Roma	Id.	Id.	195	185	185
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
P. de Satrustegui	Genova	Plata	210	180	170
Antonio Lopez	Id.	Centro America	200	190	190
Montevideo	Id.	Nuova York	185	165	165

Segue Luglio 1905.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			Proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Giuseppe Fornari.</i>					
Napolitan Prince	Napoli	Nuova York	175	160	160
Georgia	Id.	Id.	175	165	165
Sicilian Prince	Id.	Id.	175	160	160
<i>Anglo-Italiana.</i>					
Italia	Napoli	Nuova York	185	175	175
Perugia	Id.	Id.	175	168	168
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>					
Rio Amazonas	Genova	Brasile	165	165	165
		Plata	170	170	170
Re Umberto	Id.	Brasile	165	165	165
		Plata	170	170	170
<i>Transports Maritimes.</i>					
Provence	Genova	Plata	200	170	170
France	Id.	Id.	200	175	175
Les Alpes	Id.	Brasile	200	155	155
<i>White Star Line.</i>					
Cretic	Napoli	Nuova York	210	190	190
Canopic	Id.	Boston	210	190	190
<i>Società Anonima Genovese.</i>					
Governor	Genova	Plata	180	170	170
<i>Vincenzo Finizio.</i>					
Città di New-York	Napoli	Nuova York	170	145	145

1703

5* — Bollett. emigraz. N. 21.

Agosto 1905.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Sardegna	Genova	Plata	235	200	200
Sicilia	Id.	Nuova York	210	190	190
Italia	Id.	Id.	170	165	165
Regina Margherita	Id.	Plata	235	200	200
Lombardia	Id.	Nuova York	210	190	190
<i>La Veloce.</i>					
Washington	Genova	Centro America	205	200	200
Città di Napoli	Id.	Nuova York	210	180	180
Italia	Id.	Plata	—	200	200
Città di Genova	Id.	Brasile	195	155	155
Nord America	Id.	Nuova York	210	190	190
Savoia	Id.	Plata	235	200	200
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
Prinzess Irene	Genova	Nuova York	200	190	190
König Albert	Id.	Id.	200	190	190
Königin Luise	Id.	Id.	200	190	190
<i>Italia.</i>					
Bologna	Genova	Plata	220	185	185
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Prinz Adalbert	Genova	Nuova York	205	175	175

Segue Agosto 1905.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettore	fixati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	praticati dal vettore
<i>La Patria.</i>					
Madonna	Napoli	Nuova York	—	185	185
Germania	Id.	Id.	195	185	185
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Buenos Aires	Genova	Centro America . . .	200	190	190
Manuel Calvo	Id.	Nuova York	185	165	165
<i>Giuseppe Fornari.</i>					
Napolitan Prince	Napoli	Nuova York	175	160	160
<i>Anglo-Italiana.</i>					
Algeria	Napoli	Nuova York	150	143	143
Calabria	Id.	Id.	175	168	168
Italia	Id.	Id.	185	175	175
<i>Transports Maritimes.</i>					
Algérie	Genova	Plata	200	175	175
Espagne	Id.	Id.	200	175	175
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>					
Minas	Genova	Brasile	165	165	165
		Plata	170	170	170
<i>White Star Line.</i>					
Romanic	Napoli	Boston	210	190	190

Allegato E.

Parere del Consiglio Superiore di Marina.

(Adunanza dell'11 agosto 1905).

Vista la nota ministeriale sopraindicata con la quale il Consiglio, a termini dell'articolo 14 della legge sull'emigrazione, è chiamato a pronunciarsi sui noli massimi da stabilirsi durante il 3° quadrimestre del volgente anno per il trasporto degli emigranti, a riguardo di quei vettori che non hanno accettato i noli che il Commissariato dell'emigrazione si è dimostrato disposto a consentire;

Udito il relatore;

Esaminata anzitutto la questione proposta dal Commissariato se cioè, lungi dal consentire alle proposte di aumento, date le presenti condizioni delle linee esercitate dai vettori di emigranti sia invece il caso di apportare una generale riduzione ai noli stabiliti pel quadrimestre in corso;

Visto il risultato degli studi fatti e delle informazioni assunte dal Commissariato circa le condizioni delle varie linee che fanno capo ai porti d'Italia, e principalmente di quelle degli Stati Uniti, del Plata e del Brasile, che sono le più importanti linee su cui si svolge il trasporto degli emigranti;

Visto che, pur tenendo conto che la cifra elevata del movimento degli emigranti da e per gli Stati Uniti nel 1° semestre 1905 dipende in gran parte dalla cessazione dei motivi che avevano prodotto un ristagno nel movimento generale degli affari, cioè della crisi per l'elezione Presidenziale, per cui si è verificata ora in una volta quella corrente di emigranti che in parte era stata trattenuta dall'anzidetta crisi, tuttavia è innegabile che vi ha un aumento sensibile nel numero degli emigranti in arrivo ed in partenza da e per l'America del Nord;

Visto che anche gli scambi commerciali fra l'Italia e gli Stati Uniti sono pur essi in continuo aumento e buona parte del traffico delle merci fra i due paesi vien fatto dai piroscafi addetti al trasporto degli emigranti, come pure è in aumento il numero dei passeggeri di classe, sicchè in sostanza le condizioni già favorevoli della linea sono divenute ancora più prospere;

Visto che anche per la linea del Plata l'emigrazione cresce continuamente e che un certo aumento si verifica pure su quella del Brasile, dimostrandochè anche le condizioni di queste linee sono migliorate;

Visto che secondo le notizie avute dai RR. Consoli e dalle Camere di commercio all'estero circa il mercato dei noli nei porti esteri, in generale

non si sono verificate variazioni di qualche rilievo nel prezzo dei noli in confronto del quadrimestre precedente, ma solo modificazioni di scarsa importanza le quali non possono menomamente influire sui noli da praticarsi nei porti italiani;

Visto che parimenti non sono cresciute le spese di esercizio pei vettori, che anzi si è verificata una lieve riduzione nel prezzo del carbone;

Attesochè tutto ciò dimostra a sufficienza come nulla giustifichi gli aumenti richiesti nei noli;

Visto che anche le Camere di commercio delle principali città marittime del Regno (comprese quelle che rispecchiano più da vicino gli interessi dei vettori) sono concordi nell'esprimere parere contrario alle domande di aumento dei noli fatte dai vettori; ed anzi la Camera di commercio di Messina ha proposto una riduzione di lire 20 nei noli per gli Stati Uniti;

Visto che sulle riduzioni generali di nolo (come su quelle particolari per alcuni piroscafi di cui si dirà in appresso) ha dato parere in massima favorevole la Direzione Generale della Marina mercantile, la quale consigliò soltanto di consentire un lieve aumento al piroscafo " Savoia „ sulla linea del Centro America;

Considerato infine che non è da trascurare la circostanza che per quasi tutte le navi italiane sono stati accettati i noli proposti dal Commissariato, laddove pei piroscafi di bandiera estera si insiste nel chiedere noli più elevati, non giustificati dalle attuali condizioni del traffico, e che non si potrebbe concedere tali prezzi maggiori a favore dei vettori stranieri, (i quali già ricavano notevoli profitti dall'esercizio delle linee facenti capo ai porti d'Italia) senza danneggiare la bandiera italiana, la quale già si trova per molti riguardi in condizioni di esercizio più onerose di quella straniera;

Il Consiglio, non può che esprimere avviso contrario a qualsiasi aumento sui noli praticati nel quadrimestre in corso, ed anzi si associa interamente alle considerazioni svolte dal R. Commissario Generale, nella sua elaborata relazione, circa la opportunità di apportare ai noli medesimi, in via generale, una qualche riduzione, sia per evitare che i vettori traggano dalla loro industria degli extra-profitti a scapito degli emigranti, sia per cercare di ottenere con questo mezzo che venga abbassato il livello sempre elevato delle provvigioni, in attesa che come, già questo Consesso ebbe a far voto, siano compiuti gli studi iniziati dal Commissariato al fine di trovare una soluzione giusta e praticamente efficace della grave questione e riuscire al desiderato intento di eliminare, almeno in certa misura, i rappresentanti e rendere il nolo, se non del tutto libero, certo molto meno gravato della provvigione che ora pesa su di esso.

Il Consiglio poi ravvisa equa la misura della detta riduzione generale, da

apportarsi nei noli vigenti, proposta in lire 5 per tutti i piroscafi dei singoli vettori sulle linee degli Stati Uniti e del Plata, associandosi alle considerazioni che hanno indotto il Commissariato ad escludere dalla riduzione la linea del Brasile, ed a non proporre una maggiore per quella del Plata, considerazioni di equità e di prudenza meritevoli di approvazione.

In quanto alle riduzioni particolari proposte dal Commissariato per alcuni piroscafi che, come risulta dalle relazioni dei RR. Commissari imbarcati, si sono dimostrati di qualità nautiche scadenti, od hanno dato luogo ad altri rilievi, da parte dei predetti Commissari, circa l'igiene di bordo, il trattamento fatto agli emigranti, ecc.

Esaminate le ragioni addotte dai vettori a rifiuto della riduzione, anzi per ottenere aumenti sui noli attuali, e le argomentazioni in contrario svolte dal Commissariato;

Il Consiglio si è pronunciato come segue:

1° *White Star Line, Hamburg-Amerika Linie, Anglo-Italiana, La Patria.*

— Attesochè dopo quanto sopra si è detto non occorre spendere altre parole per dimostrare come siano destituite di fondamento le ragioni messe innanzi da questi vettori (i quali dispongono di piroscafi di bandiera straniera e, ad eccezione della "Patria", esercitano esclusivamente la linea degli Stati Uniti) per concludere che le condizioni di questa linea non sono favorevoli in rapporto al materiale impiegato, e che quindi i noli stabiliti dal Commissariato non sono remunerativi, sia in tesi generale che avuto riguardo al movimento degli emigranti sulla detta linea nel quadrimestre che sta per cominciare; mentre le particolari riduzioni apportate sui noli dei piroscafi *Patria, Massilla e Gallia* della Società *La Patria*, e per l'*Algeria* dell'*Anglo-Italiana*, sono più che giustificate dai rilievi fatti a riguardo delle condizioni generali di questi piroscafi, rilievi i quali acquistano anche maggiore importanza per il fatto che sono ripetuti da quasi tutti i RR. Commissari;

Il Consiglio approva i noli stabiliti dal Commissariato pel prossimo quadrimestre a riguardo dei piroscafi dei sopra indicati vettori.

2° *Norddeutscher Lloyd.* — Attesochè le medesime considerazioni di ordine generale già svolte sono applicabili anche a questa Compagnia (e lo stesso si dica per gli altri vettori dissenzienti di cui si tratterà in seguito);

Attesochè in particolare non si contesta che il materiale della predetta Società sia buono, cioè veloce, moderno e rispondente ai progressi della tecnica navale, ma appunto perciò ai suoi piroscafi (eccetto che a due meno veloci) si sono consentiti i noli più alti, per quanto a motivo del numero elevato di passeggeri di classe che essi trasportano, il maggiore spazio della coperta e la miglior parte della nave sia sottratta agli emigranti;

Attesochè la Compagnia stessa ammette di corrispondere ai suoi rappresentanti provvigioni molto alte, sebbene ne cerchi la giustificazione nella concorrenza; al che si obietta dal R. Commissario generale che i vettori italiani hanno formalmente dichiarato che la spinta al rialzo delle provvigioni vien data principalmente dai vettori stranieri, i quali si oppongono ad un'intesa per contenerle in limiti più ristretti; ed infine non è da tener conto che la Compagnia dia viaggio gratuito da Palermo, Messina e Reggio Calabria a Napoli, perchè ciò essa fa, non per favorire i nostri emigranti, ma per ragioni di concorrenza commerciale, come tutti gli altri vettori;

Il Consiglio approva i noli stabiliti dal Commissariato pel prossimo quadrimestre per i piroscafi del Norddeutscher Lloyd.

3° *Société générale de transports maritimes à vapeur*. — Attesochè non ha fondamento l'unica ragione addotta dalla Società contro la riduzione generale di lire 5 dei noli sulla linea del Plata, che cioè non erano remunerativi i noli (inferiori da lire 10 a lire 15 a quelli attuali) in epoca precedente, quando cioè le condizioni del traffico su quella linea erano piuttosto depresse in confronto di adesso, poichè in quell'epoca quasi tutti i vettori accettarono spontaneamente i detti noli, locchè esclude che non fossero remunerativi;

Attesochè è noto che nello stabilire i noli deve tenersi conto, non solo della velocità, ma eziandio dell'assetto interno dei piroscafi, del servizio a bordo e di tutti quegli altri elementi che costituiscono le qualità del trasporto; e quindi non reggono i confronti di velocità fatti dalla Compagnia fra i suoi piroscafi e quelli di altri vettori, perocchè, a prescindere dalla considerazione che il vantaggio della discreta velocità di alcuni fra questi piroscafi è più che compensato dai numerosi scali che essi fanno, il modo col quale la Compagnia disimpegna il servizio ha dato luogo a molte censure (basti segnalare il grave incidente verificatosi recentemente nel viaggio di ritorno del piroscafo "Orleanais", vale a dire che alla partenza da Santos su 6 emigranti presentatisi per rimpatriare muniti di richiesta consolare, due non furono ammessi all'imbarco e gli altri 4, dopo imbarcati regolarmente, all'approdo del piroscafo a Punta de Praga furono per ordine del comandante sbarcati e lasciati a terra); e per conseguenza giusta si ravvisa la classificazione inferiore assegnata ai detti piroscafi a paragone di altre navi di eguale velocità.

Il Consiglio esprime parere contrario a che sia elevata la classificazione dei piroscafi della *Société Générale de transports maritimes*, anzi riconosce giusto che per 3 di essi, "Les Alpes", "Les Andes" e "Poitou", di qualità assai scadente e che nei diversi viaggi han dato luogo a numerosi inconvenienti, oltre quella generale, sia apportata una particolare riduzione di lire 5, approvando così i noli stabiliti dal Commissariato.

4° *Finizio Vincenzo*. — Attesochè non può avere alcuna importanza per la determinazione dei noli (da stabilirsi in base alle qualità dei trasporti ed alle condizioni delle linee) l'asserzione del Finizio che, cioè, come noleggiatore egli deve pagare mensilmente una somma fissa all'armatore;

Attesochè non è più il caso di occuparsi delle questioni già esaurite relative alle spese di esercizio, alle provvigioni, ecc., ed infine si ravvisa del tutto ingiustificata la pretesa che sia elevata la classificazione del piroscavo " *Città di New-York* ", stante i numerosi e gravi rilievi che sullo assetto interno di esso e sul modo con cui viene disimpegnato il servizio a bordo, sono stati fatti dai regi Commissari;

Il Consiglio esprime parere contrario all'accoglimento delle domande del Finizio ed approva che il nolo per il detto piroscavo venga stabilito nella misura proposta dal Commissariato.

5. *Società Anonima Genovese*. — Attesochè non vi è più bisogno di dimostrare come infondati siano i motivi addotti da questa Società a sostegno del chiesto aumento di nolo pel piroscavo " *Governor* ", sulla linea del Plata, che cioè sono cresciute le spese di esercizio e che il traffico per detta linea è diminuito, mentre i dati statistici e le informazioni avute, come sopra si è visto stanno a provare il contrario;

Attesochè il " *Governor* ", sebbene abbia sistemazioni vantaggiose per l'igiene e la comodità degli emigranti, possiede scarse qualità nautiche ed è di limitato tonnello e di poca velocità, e quindi si ravvisa giusta la classificazione assegnata a questo piroscavo al quale, se non si tenesse conto del buon assetto interno, si dovrebbe assegnare un nolo inferiore, come ad altri piroscavi non dissimili per qualità nautiche, e d'altro canto non si tratta che di applicargli la riduzione generale di lire 5, consigliata dalle considerazioni che si sono espone;

Il Consiglio approva il nolo proposto pel " *Governor* ", dal Commissariato.

6° *Transatlantica di Barcellona*. — Attesochè non vi sono ragioni che giustifichino una classificazione più elevata di quella assegnata ai piroscavi di questa Compagnia, i quali, se posseggono discrete qualità nautiche, non sono immuni da inconvenienti a causa dei numerosi scali che, al pari di quelli della Société générale de transports maritimes, fanno durante i viaggi;

Attesochè non è fondata l'asserzione della Compagnia che, cioè, il miglioramento sulle linee del Nord America e del Plata sia transitorio e di limitata importanza, mentre la lieve riduzione di noli sulle linee medesime rova la sua giustificazione nelle considerazioni d'indole generale innanzi accennate;

Il Consiglio approva i noli proposti dal Commissariato per i piroscafi della Transatlantica.

7° *Fornari Giuseppe*. — Attesochè, come si è detto e ripetuto, diversi sono i fattori che concorrono alla determinazione del nolo, fra cui non ultimo quello del trattamento fatto a bordo agli emigranti;

Attesochè risulta che i piroscafi di questo vettore sono stati oggetto di censure da parte dei RR. Commissari, sia per quanto riguarda il loro assetto interno, che pel trattamento suddetto, e specialmente per il fatto che insieme agli italiani si trasportano emigranti di altra nazionalità, con gravi inconvenienti per l'ordine e per l'igiene di bordo;

Attesochè ad ogni modo, come già si ebbe a rilevare nella deliberazione del 13 aprile p. p., alcuni dei piroscafi noleggiati dal Fornari sono di antica costruzione, di mediocre velocità, ed altri sono bensì di costruzione recente, ma di velocità di poco superiore alla minima regolamentare, e sono piuttosto dei *cargo-boats* adattati alla meglio al trasporto degli emigranti, anzichè veri piroscafi costruiti per tale uso;

Il Consiglio è di avviso che sia assolutamente da respingere la domanda del Fornari, perchè sia elevata la classificazione dei suoi piroscafi, e che per i medesimi sia da approvare il nolo nella misura proposta dal Commissariato per il prossimo quadrimestre.

Firmati: CASELLA — DE GAETANI — SANGUINETI —
FIORITO — FRIGERIO.

INDICE

Decreto del Ministro degli affari esteri e deliberazione del Commissariato dell'emigrazione, relativi ai noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 3° quadrimestre 1905:	
A) Decreto del Ministro degli affari esteri	Pag. 3
B) Deliberazione del Commissariato dell'emigrazione	" 8
Relazione sui noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 3° quadrimestre 1905	" 12
<i>Allegati alla relazione:</i>	
ALLEGATO A) Noli massimi stabiliti dal 1° quadrimestre 1902 fino al 3° quadrimestre 1905, confrontati coi noli proposti dai vettori e con quelli che il Commissariato avrebbe approvato per quest'ultimo quadrimestre	" 34
ALLEGATO B) Noli praticati in alcuni porti esteri pel trasporto dei passeggeri di 3ª classe	" 46
ALLEGATO C) Piroscafi addetti al trasporto degli emigranti dai porti italiani alle Americhe	" 62
ALLEGATO D) Noli effettivamente praticati dai vettori nei mesi di maggio, giugno, luglio e agosto 1905	" 67
ALLEGATO E) Parere del Consiglio superiore di marina	" 76
