



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1908.

N. 11.

SOMMARIO.

Decreti e relazione sui prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti nel primo quadrimestre dell'anno 1908.



ROMA

COOPERATIVA TIPOGRAFICA MANUZIO

Via di Porta Salaria, n. 23-A

1908

PREZZI DEI NOLI

per il trasporto degli emigranti nel 1° quadrimestre 1908

1. **Decreto del Ministro degli affari esteri e deliberazione del Commissariato dell'emigrazione, relativi ai noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 1° quadrimestre 1908 (1).**

A. - Decreto del Ministro degli affari esteri.

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

Viste le proposte dei noli pel trasporto degli emigranti nel 1° quadrimestre 1908, presentate dai vettori Navigazione Generale Italiana, La Veloce, Lloyd Italiano, Italia, Norddeutscher Lloyd, Hamburg-Amerika Linie, Anglo-Italiana, White Star Line, Compagnia Transatlantica di Barcellona, Société Générale de Transports Maritimes à vapeur, Ligure-Brasiliana, Lloyd Sabaudò e Siculo-Americana;

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

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

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

Esaminate le ragioni addotte dai suddetti vettori a sostegno delle loro domande, nonchè le considerazioni per cui il Commissa-

(1) Il decreto del Ministro degli affari esteri e la deliberazione del Commissariato dell'emigrazione riportati nel presente fascicolo del Bollettino, sono stati pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 296, del 16 dicembre 1907.

riato dell'emigrazione non ha creduto di approvare le proposte di noli presentate dagli stessi vettori;

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

Ritenuto che pel 1° quadrimestre 1908 siano da aumentarsi i prezzi massimi stabiliti pel quadrimestre che volge a termine, in relazione con le mutazioni intervenute nel mercato, e che, tenuti a calcolo tutti gli elementi, l'aumento del livello generale dei noli sia da determinarsi nella misura di lire tre per le linee degli Stati Uniti e di lire sei per quelle del Brasile e del Plata;

Sul conforme parere del Consiglio Superiore di Marina;

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

DECRETA:

Sono stabiliti i seguenti noli massimi, pel trasporto di emigranti, dal 1° gennaio al 30 aprile 1908, senza alcun pregiudizio delle deliberazioni circa le concessioni delle patenti di vettore pel 1908:

Navigazione Generale Italiana.

PIROSCAFI	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans		
Umbria	190	215	184	196
Sicilia	190	215	184	196
Sardegna	190	215	184	196
Liguria	190	215	184	196
Lombardia	190	215	184	196
Lazio	185	210	179	191
Sannio	185	210	179	191
Campania	185	210	179	191
Il Piemonte	152	177	146	161

La Veloce.

PIROSCAFI	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)	CENTRO AMERICA (1)
	Nuova York	Nuova Orleans			
Europa	190	215	184	196	200
Italia	190	215	184	196	200
Brasile	190	215	184	196	200
Argentina	190	215	184	196	200
Savoia	190	215	184	196	200
Centro America . .	185	210	179	191	200
Venezuela	185	210	179	191	200
Nord America . . .	185	210	179	191	195
Città di Milano . .	168	193	162	176	195
Città di Torino . .	168	193	162	176	195

Lloyd Italiano.

PIROSCAFI	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans		
Florida	190	215	184	196
Mendoza	190	215	184	196
Indiana	190	215	184	196
Luisiana	190	215	184	196
Cordova	190	215	184	196
Virginia	190	215	184	196

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

Italia.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	BRASIL (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Siena. . . . .	. . .	179	191
Bologna . . . . .	. . .	179	191
Ravenna	180	174	181
Toscana.	180	174	181

Norddeutscher Lloyd.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Kaiser Wilhelm der Grosse.	190
Königin Luise	190
König Albert	190
Prinzess Irene.	190
Barbarossa	190
Friedrich der Grosse	190
Neckar	185
Weimar	180
Gera	180

Hamburg-Amerika Linie.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Moltke	190
Hamburg	190
Bulgaria	175
Batavia	170

Anglo-Italiana.

PIROSCAFI	STATI UNITI	
	Nuova York	Nuova Orleans
Italia	175	200
Perugia	168	195
Calabria	168	195
Algeria	138	165

White Star Line.

PIROSCAFI	STATI UNITI	
	Nuova York	Boston
Cedric	190	. . .
Republic	190	. . .
Cretic	190	. . .
Celtic . . . . .	. . .	190
Romanic . . . . .	. . .	190
Canopic . . . . .	. . .	190

Compagnia Transatlantica di Barcellona.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)	CENTRO AMERICA (1)
Buenos Aires.	165	176	190
Léon XIII	165	176	190
Manuel Calvo	165	176	190
P. de Satrustegui	165	176	190
Montevideo	165	176	190
Montserrat.	165	176	190
Cataluna	165	176	190
Antonio Lopez	165	176	190

Société Générale de Transports maritimes à vapeur.

PIROSCAFI	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Pampa.	179	191
Formosa	179	191
Espagne	164	171
Italie	164	171
Algérie	164	171
France.	164	171
Aquitaine.	159	166
Provence.	159	166
Les Alpes	154	161

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

La Ligure-Brasiliana.

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

Lloyd Sabaudò.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Re d'Italia	190	184	196
Regina d'Italia	185	179	191
Principe di Piemonte	185	179	191

Siculo-Americana.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Italia	152
San Giorgio	185
San Giovanni	185

Roma, addì 15 dicembre 1907.

Il Ministro
TITTONI.

B - Deliberazione del Commissariato dell'emigrazione

IL COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

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

Sentito il parere della Direzione Generale della Marina mercantile e delle Camere di commercio di Genova, Napoli, Palermo, 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° gennaio al 30 aprile 1908, senza alcun pregiudizio delle deliberazioni circa le concessioni delle patenti di vettore pel 1908.

Cyp. Fabre & C.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Venezia	190
Madonna	190
Germania	185
Roma	185

Unione Austriaca di Navigazione.

PIROSCAFI	STATI UNITI		PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans	
Sofia Hohenberg	160	185	166
Francesca	160	185	166

Compagnie Générale Transatlantique.

PIROSCAFI	STATI UNITI (da Modane a Nuova York, via Havre) (1)
La Provence	190
La Lorraine	190
La Savoie	190
La Bretagne	185
La Champagne	185
La Gascogne	185
La Touraine	185

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

Roma, addì 14 dicembre 1907.

Il Commissario Generale

L. REYNAUDI.

2. Relazione sui noli massimi pel trasporto degli emigranti nel primo quadrimestre 1908.

(31 dicembre 1907).

A norma dell'art. 14 della legge sull'emigrazione, i vettori presentarono le proposte dei noli pel primo quadrimestre 1908 (Allegato A). Ed anche questa volta quasi tutte le compagnie chiesero aumenti nei prezzi stabiliti pel quadrimestre in corso.

Solo la *Cyp. Fabre & C.* dichiarò di contentarsi dei prezzi in vigore per la linea di New York; mentre la *Siculo-Americana* si limitò a chiedere che i suoi nuovi piroscafi (*San Giorgio* e *San Giovanni*), destinati alla stessa linea, fossero classificati in prima categoria.

Gli altri vettori invece proposero aumenti che oscillano da cinque lire a venti lire per la linea del Plata (*Ottavio Zino, Italia* ed *Amburghese*) e a quarantacinque lire per la linea degli Stati Uniti (*White Star Line* pei piroscafi *Cedric* e *Celtic*).

Il Commissariato prese in esame le proposte stesse, tenendo conto dei pareri dei corpi consultivi indicati dallo stesso articolo della legge, ed eseguì, in ordine alle condizioni presenti del mercato dei noli, particolari indagini il cui risultato si espone qui appresso in via sommaria.

In quanto ai *corsi dei noli nei porti esteri*, risulta dalle informazioni dei RR. Consoli che sono rimasti invariati i noli pei viaggi transatlantici in terza classe, praticati a Brema, Glasgow, Liverpool, Southampton, Bordeaux, St. Nazaire, La Rochelle, Lisbona, Marsiglia, Barcellona e Fiume. Invece vi è una notevole riduzione nei prezzi di terza classe per la linea del Nord praticati ad Anversa, Amburgo e Havre; e una riduzione è parimenti segnalata nei prezzi di trasporto da Cadice pel Plata. Ma aumenti non sono indicati per alcuna altra linea che faccia capo a porti di Europa.

Pei prezzi di ritorno dall'America si nota in generale che quelli dal Nord si mantengono sostenuti, mentre al Sud vi è una guerra di tariffe assai vivace, per cui i prezzi di passaggio in terza classe dal Plata per l'Italia sono discesi progressivamente fino a toccare il limite di L. 60, e per un viaggio anzi sono arrivati a L. 33.

Come è noto, la legge vuole che, nella determinazione dei noli, si tenga conto dei prezzi di passaggio praticati in porti esteri; e ciò pel valore che possono avere di raffronto e di comparazione. Ma per valutare con venientemente le oscillazioni dei noli all'estero, sono da considerare le loro particolari caratteristiche e gli elementi che influiscono su di essi.

Già nella relazione sui noli pel primo quadrimestre 1907 fu dimostrato che i prezzi di passaggio praticati nei porti europei, e comunicati dai RR. Consoli sono in parte prezzi nominali, poichè, date le origini delle correnti migratorie, i noli vengono di consueto stabiliti a zone, in modo che le compagnie percepiscano ad un di presso la tariffa praticata nei porti d'imbarco, anche quando assumono il trasporto dell'emigrante a partire da un punto interno di Europa. E pertanto nel raffrontare i noli praticati all'estero deve tenersi conto di questa circostanza.

Ma è poi da aggiungere un altro rilievo. Nell'esperienza omai abbastanza lunga fatta dal Commissariato, seguendo i corsi dei noli all'estero, si è dovuto rilevare che le maggiori e più rilevanti oscillazioni dei prezzi sono dovute, più che al mutare nelle condizioni di esercizio, al variare dei rapporti fra le compagnie impegnate nello stesso traffico.

Di solito le compagnie che esercitano le stesse linee o regolano con minuti accordi i loro rapporti, in modo da evitare ogni possibilità di concorrenza, ovvero stabiliscono in periodiche conferenze i prezzi di passaggio. Ed i forti ribassi di noli si hanno quando, allo scadere degli accordi, i concorrenti non riescono a mettersi d'accordo.

Ora, come sopra si è accennato, in alcuni porti del Nord Europa si sono avuti notevoli ribassi per la destinazione di New York, (così, secondo notizie recenti, la Flotta Volontaria Russa che — come

è noto — dispone di un naviglio celere, praticherebbe pel passaggio da Basilea a New York prezzi di Fr. 140 e 150, assumendo a suo carico il trasporto in ferrovia da Basilea a Rotterdam). Ma tali ribassi possono trovare spiegazione in circostanze della natura di quelle di cui sopra è cenno: e cioè nell'entrata nel traffico transatlantico delle due compagnie russe che fanno capo a Riga, le quali finora non sembra siano entrate nelle combinazioni fra le compagnie del Nord; nella ripercussione della guerra di tariffe pei passaggi di classe, minacciata e parzialmente iniziata in seguito all'entrata in servizio dei due nuovi Cunarders; ed infine nel gioco delle tariffe diretto a mantenere la distribuzione proporzionale degli emigranti stabilita dal pool marittimo del Nord.

Parimenti i ribassi nei ritorni dal Plata sono determinati da una guerra di tariffe.

D'altra parte, come già è stato avvertito, in nessuno dei porti di Europa, sono stati elevati i prezzi pel trasporto degli emigranti diretti in America; e ciò malgrado che in quei porti abbiano agito, nello stesso senso che nei nostri, le circostanze che i vettori ora adducono per chiedere con insistenza aumenti di noli, e cioè le variazioni delle spese di esercizio e i turbamenti nei mercati di lavoro transatlantici. Ora questo fatto è degno del maggiore rilievo in quanto che — come è già stato dimostrato in precedenti occasioni — i prezzi dei porti esteri, tutto considerato, non sono più larghi di quelli praticati nei porti italiani.

Passando a considerare le condizioni delle linee che fanno capo in Italia, parliamo particolarmente prima delle variazioni nelle spese di esercizio e poi dell'andamento del traffico sulle diverse linee.

Per le spese di esercizio importa rilevare l'andamento dei più importanti coefficienti e cioè: carboni, viveri, salari della gente di mare, ecc.

Circa il carbone è da avvertire che i prezzi, dal dicembre del 1906, hanno continuato a salire, attraverso varie oscillazioni,

fino a raggiungere il massimo nell'agosto e nel settembre u. s., declinando poi nell'ottobre e nel novembre.

Secondo i dati forniti periodicamente dal R. Console di Cardiff, i carboni su quel mercato sono stati quotati ai prezzi riportati nel seguente prospetto, nel quale si indicano anche i corsi dei noli pel trasporto del combustibile da Cardiff a Genova e al Rio della Plata.

	Carboni seconda qualità migliori (scellini)	Noli da Cardiff a Genova (scellini)	Noli da Cardiff al Plata (scellini)
5 dicembre 1906	15 a 15.6	7.9 a 8.3	12.9 a 13.6
1 gennaio 1907	16 a 16.6	7	13.0 a 13.6
4 febbraio „	18.3 a 19	6.9 a 6.10 $\frac{1}{2}$	—
5 marzo „	17 a 17.3	8 a 8.6	12.4 $\frac{1}{2}$ a 12.9
2 aprile „	16.9 a 17.6	7.9 a 8.3	14.0 a 14.6
7 maggio „	17 a 17.3	7 $\frac{1}{2}$ a 8	14.6
4 giugno „	18 a 18.6	7 a 7.9	14.3
luglio „	18.3 a 18.6	7 a 7.9	17.0 a 19.0
3 agosto „	20 a 20.6	5.9 a 6.1 $\frac{1}{2}$	—
3 settembre „	20 a 20.6	5.6 a 6	17.0 a 17.6
1 ottobre „	18.3 a 18.9	7.6 a 8	16.9 a 17.3
6 novembre „	17.3 a 17.9	7.6 a 8.3	12.9 a 13.3
26 novembre „	17.9 a 18.3	6.9 a 7.3	10.6 a 11.0

In complesso quindi i carboni inglesi che sono comunemente consumati dai vapori che esercitano le linee del Sud, in confronto al dicembre 1906, segnano, secondo l'ultimo listino di novembre, un aumento di scellini 2,9. Invece i noli pel trasporto del combustibile da Cardiff a Genova sono diminuiti di uno scellino, e quelli da Cardiff al Plata da 2,3 a 2,9 scellini. Ed essendo il prezzo del carbone la risultante del prezzo all'origine più il nolo, sembra che i contratti annuali potrebbero essere stipulati, per le forniture a

Genova, ad un corso superiore di circa due scellini a quello del dicembre 1906, e per le forniture a Buenos Aires ad un corso superiore di mezzo scellino.

Pel carbone nord americano, usato specialmente sulla linea degli Stati Uniti, ed in parte anche sulle linee del Sud, secondo i listini e le circolari delle case fornitrici di carbone, i corsi attuali presenterebbero in media un aumento di *cents* 25 (L. 1.30) in confronto al corrispondente periodo del 1906.

In definitiva quindi, ai prezzi attuali, l'aumento del combustibile si aggirerebbe intorno a due scellini sulla linea del Sud e ad una cifra minore sulla linea del Nord.

Circa i prezzi delle vettovaglie, nelle precedenti relazioni, sulla scorta dei fatti, si è dovuto rilevare che le temporanee oscillazioni non hanno influenza, dato che i vettori hanno contratti a lunga durata. E si è pure osservato come il mantenimento degli emigranti a bordo rappresenti una spesa non rilevante, così che un aumento percentuale, ad es. del 10 per cento, non può rappresentare un aggravio notevole.

Non è però dubbio che, se i prezzi delle vettovaglie avessero avuto negli ultimi anni una decisa tendenza ad un forte rialzo, per come sostengono i vettori, questo fatto in definitiva avrebbe pesato sull'industria.

Il Commissariato, da due anni, segue con attenta cura le mercuriali delle Camere di commercio e specialmente di quella di Napoli, ritenendo che i prezzi indicati da questi documenti siano da ritenersi i più approssimati alla realtà. È infatti in Napoli che i vettori procedono specialmente alle forniture dei viveri; ed i prezzi segnati dalle mercuriali rappresentano la risultante di quelli stabiliti nelle varie contrattazioni.

Facciamo seguire un prospetto in cui sono indicati i prezzi dei generi di più frequente consumo a bordo, secondo le mercuriali di Napoli (mancano quelli delle carni perchè non registrati):

Se consideriamo le più recenti oscillazioni dei prezzi dei viveri indicati dal prospetto, dobbiamo rilevare che sono aumentati quelli della farina e delle paste alimentari, mentre sono diminuiti quelli del vino e dello stoccofisso.

Per avere un'idea più precisa gioverà valutare approssimativamente le conseguenze delle oscillazioni suaccennate sul costo unitario del mantenimento di un emigrante; e ciò in base al confronto fra i prezzi attuali e quelli dello scorso agosto. Facciamo seguire il calcolo per le farine, le paste, i legumi e il riso:

	Viaggi per New York	Viaggi pel Plata
a) <i>Farine.</i> — Secondo le mercuriali di Napoli il rincaro sarebbe da L. 1.25 a L. 1.50 per quintale. Assumiamo a base del calcolo questa ultima cifra. Ogni emigrante, per la tabella alimentare in vigore ha diritto a kg. 4.200 di pane per settimana per la cui produzione si può ritenere occorranò kg. 3.500 di farina. Quindi in media per un emigrante si consumano circa kg. 7 di farina sulla linea di New York e circa kg. 10.5 su quella del Plata. E perciò l'aumento di L. 0.015 al chilogramma importa una maggiore spesa. L.	0.11	0.16
b) <i>Paste alimentari.</i> — L'aumento è in media da L. 4 a L. 5 al quintale. In base a questa ultima cifra, essendo la quantità prescritta di kg. 0.980 alla settimana, e potendo quindi calcolarsi il consumo a kg. 1.960 per New York, a kg. 2.940 pel Plata, il maggior aggravio è di	0.10	0.14
c) <i>Fagioli.</i> — Aumento di L. 0.50 al quintale; consumo kg. 0.260 alla settimana, e cioè media di kg. 0.520 per New York e 0.780 pel Plata e quindi un aggravio di	0.003	0.005
d) <i>Riso.</i> — Aumento di L. 1 al quintale; consumo di kg. 0.240 alla settimana, e cioè preventivo di kg. 0.480 per New York e di kg. 0.720 pel Plata	0.005	0.007

In totale quindi si può calcolare che i rincari di cui si tratta importino un aumento di prezzo di cent. 29 sulla linea di New York e di cent. 42 sulla linea del Plata.

Per converso, siccome il vino da L. 24 ad ettolitro è disceso a corsi variabili da L. 17 a L. 20, anche prendendo a base del calcolo questa ultima cifra, si ha un ribasso di L. 4 all'ettolitro e cioè di L. 0.04 al litro. Ora, essendo la spettanza dell'emigrante di litri 3.5 per settimana, e cioè in media litri 7 per un viaggio a New York e litri 10.5 pel Plata, il ribasso di prezzo del vino porta un'economia di cent. 28 per la linea di New York e di cent. 42 per quella del Plata, la quale economia da sola compensa gli aggravii di cui sopra è cenno.

I vettori insistono anche nel mettere in rilievo il rincaro della mano d'opera e degli oli lubrificanti.

Pei vapori nazionali risulta che i salari della gente di mare sono stati aumentati di L. 3 al mese; il che per un equipaggio di cento uomini, farebbe una spesa annua di L. 3.600. E se si pensa che gli aggravii delle spese di esercizio vanno ripartiti fra passeggeri di classe, merci ed emigranti, e che di questi ultimi ogni vapore ne trasporta parecchie migliaia all'anno, si dovrà riconoscere che si tratta di un aggravio relativamente assai modesto.

Lo stesso è da dire degli oli lubrificanti, il cui prezzo, secondo che informa la Direzione Generale della marina mercantile, sarebbe aumentato del 5 al 6 per cento.

Certo non si contesta che una somma di piccoli aumenti nei molteplici coefficienti delle spese di esercizio può costituire un grosso aggravio. Ma il sistema usato dai vettori nel sostenere le loro domande di aumento di noli pare artificioso, poichè essi esagerano fortemente i rialzi di alcuni generi di uso a bordo, ma tacciono degli altri generi in cui si verificano ribassi compensatori.

Peraltro sembra che, in questa materia, data la grande difficoltà di un preciso calcolo analitico, siano soprattutto da tener presenti i corsi dei principali coefficienti.

Passiamo ora a considerare le condizioni di esercizio delle linee esercitate dai vettori.

Sulla linea degli Stati Uniti anche nell'anno che volge al termine il traffico è stato assai attivo.

Il movimento delle merci si è mantenuto cospicuo. Da giugno ad ottobre 1907 i vapori delle linee in servizio di emigrazione hanno sbarcato nei porti italiani, tonn. 128,712 di merci e ne hanno imbarcato 105,382; e ciò importa una media per vapore di tonn. 1313 negli sbarchi e di tonn. 949 negli imbarchi.

In quanto al movimento degli emigranti, nei porti italiani, lo indichiamo nel seguente prospetto, in cui sono messe in raffronto le cifre dei mesi di gennaio-novembre 1906 e 1907.

Movimento degli emigranti fra l'Italia e gli Stati Uniti.

MESI	PARTITI		RIMPATRIATI	
	1906	1907	1906	1907
Gennaio	8,886	8,638	3,930	5,129
Febbraio	27,600	21,880	3,134	3,113
Marzo	41,160	43,702	3,099	4,130
Aprile	41,664	46,028	4,090	3,108
Maggio	41,327	38,335	4,162	4,339
Giugno	29,676	31,497	5,303	6,967
Luglio	16,248	17,792	6,927	9,400
Agosto	17,100	15,479	9,517	13,667
Settembre	19,698	21,674	8,667	13,073
Ottobre	22,370	18,082	10,848	18,208
Novembre	15,500	13,903	15,910	28,612
TOTALE	281,229	277,010	75,587	109,746

In complesso nel 1907 vi è stata una diminuzione, sebbene non rilevante, nelle partenze (4219), più che largamente compensata dall'aumento dei rimpatri che nei periodi considerati fu di 34,159.

E si noti che pei ritorni — come si è già accennato — i noli si mantengono sostenuti, mentre non esistono tasse speciali d'imbarco e di sbarco, come pei viaggi di andata, e si pagano provvigioni non superiori a due o tre dollari.

È però da avvertire che il numero dei viaggi compiuti su questa linea da gennaio a novembre 1907, in confronto al corrispondente periodo del 1906, è lievemente aumentato, da 247 a 253, come pure è aumentato il numero complessivo delle cuccette di terza classe esistenti nei vapori impiegati sulle linee.

Circa le tendenze attuali del movimento migratorio su questa linea non è da nascondere che negli Stati Uniti la crisi finanziaria ha rallentato la domanda di lavoro, ed in conseguenza ha fatto crescere i ritorni e diminuire le partenze.

Verosimilmente questa condizione di cose si manterrà anche nel 1908, ma non è facile prevedere di quanto potranno diminuire le partenze o aumentare i ritorni.

Per la linea del Brasile-Plata, nei periodi considerati (gennaio-novembre 1906 e 1907), il numero degli emigranti partiti dai porti italiani è diminuito, ma è aumentato, in misura quasi corrispondente, il numero dei ritorni. Facciamo seguire le cifre, complessivamente pel Brasile e pel Plata, poichè — come già altre volte è stato accennato — queste destinazioni sono servite da unica linea.

Movimento dell'emigrazione fra l'Italia il Brasile e il Plata.

MESI	PARTITI		RIMPATRIATI	
	1906	1907	1906	1907
Gennaio	10,832	3,797	1,468	2,714
Febbraio	7,524	11,700	2,214	3,325
Marzo	6,954	7,040	4,084	9,210
Aprile	6,860	5,773	3,220	7,294
Maggio	7,862	5,653	7,869	7,803
Giugno	4,071	3,671	5,256	6,991
Luglio	4,207	2,768	8,207	6,940
Agosto	8,566	5,426	4,830	4,968
Settembre	13,956	9,124	3,202	4,388
Ottobre	25,998	19,048	2,701	6,992
Novembre	23,594	13,704	4,192	5,327
TOTALE	120,424	87,704	47,243	65,892

Le cifre precedenti mostrano che nelle partenze pel Sud vi è stata una diminuzione di 32,720 e nei ritorni un aumento di 18,649. Deve poi riconoscersi che l'aumento nei ritorni dal Plata, per qualche mese, si è compiuto a noli assai depressi, a causa di una vivace guerra di tariffe, e che anzi, probabilmente, è alla depressione dei noli che si deve un numero di rimpatrianti che può considerarsi eccezionale per questi mesi dell'anno. Però è anche da tener presente che fino ad agosto i noli di ritorno in terza classe dal Plata si mantennero sostenuti, e che ciò nonostante i ritorni furono copiosi.

Il movimento delle merci in questa linea segna nell'anno in corso, un lieve aumento complessivo. Secondo i dati forniti dal R. Ispettore dell'emigrazione in Genova, nei primi dieci mesi del 1906 e del 1907, si ebbe in quel porto il seguente movimento di merci imbarcate e sbarcate da piroscafi in servizio di emigrazione diretti o provenienti dal Brasile-Plata:

	1906	1907	Differenza fra il 1907 e il 1906
Imbarchi tonn.	100,616	135,188	+ 34,572
Sbarchi „	95,777	73,225	- 22,552

Vi è stata cioè una diminuzione negli sbarchi, ma un aumento ben più rilevante negli imbarchi; e questo fatto è tanto più notevole in quanto i noli di uscita si mantengono ad un buon livello, mentre quelli di ritorno dal Plata sono depressi.

Nè il materiale impiegato su questa linea è cresciuto. Infatti, nel 1907, mentre il materiale impiegato sulla linea è rimasto pressochè invariato, il numero dei viaggi è diminuito da 150 a 134; e ciò non soltanto in conseguenza della serrata verificatasi nel gennaio-febbraio 1907.

Detto così delle condizioni di esercizio delle linee, passiamo a dar conto sommariamente dei pareri dei corpi consultivi interrogati a norma di legge.

La Direzione Generale della marina mercantile, considerate le presenti condizioni di esercizio delle varie linee e le probabilità di un rallentamento nel movimento migratorio, dichiara che i noli in corso non sono più oggidi in relazione con le presenti condizioni dei traffici transatlantici. E pertanto propone che vengano aumentati — almeno nella misura che già aveva indicato il Commissariato — e cioè di L. 3 per la linea di New York e di L. 6 per quella del Plata.

Aumenti ben superiori sono invece proposti dalla Camera di commercio di Genova, e cioè di L. 15 per le linee degli Stati Uniti, di L. 18 per quelle del Plata e di L. 20 per quella del

Centro America. La Camera di Genova, dopo aver osservato che le sue proposte non sono state accolte in precedenti quadrimestri, passa ad un esame delle variazioni intervenute nei fattori del costo di trasporto. Ma tale esame si presta a qualche rilievo. Infatti i prezzi dei carboni indicati dalla detta Camera sono desunti dalle quotazioni del combustibile, vagone Genova, mentre è risaputo che su tali quotazioni influiscono circostanze speciali dipendenti dalle condizioni del movimento in quel grande porto; circostanze che in gran parte non hanno valore pel carbone che si carica sui vapori. Pei prezzi delle derrate poi la Camera sceglie il grano, che ha subito rincari maggiori delle farine e che naturalmente non è acquistato dai vettori; e poi fa il raffronto coi prezzi di gennaio e non con quelli dello scorso dicembre o dell'agosto quando si procedette all'ultima determinazione dei noli. Consimili rilievi potrebbero farsi per qualche altro punto della relazione in esame.

L'Amministrazione apprezza il parere della Camera di commercio di Genova e riconosce che è redatto con diligenza ed acume. Però esso è ispirato ad una prevalente considerazione degli interessi della marina mercantile, il che del resto ben s'intende date le funzioni delle Camere di commercio e l'importanza che ha il traffico dell'emigrazione per l'armamento genovese.

La Camera di commercio di Venezia invece dichiara che i profitti dei vettori di emigranti lasciano sufficiente margine per coprire l'aumento nelle spese di esercizio, e quindi esprime l'avviso che siano mantenuti i noli vigenti. E ad eguali conclusioni vengono le Camere di commercio di Napoli, Palermo e Messina.

Tenute presenti le condizioni di esercizio delle linee ed i pareri su riferiti, il Commissariato prese, a norma di legge, le sue determinazioni.

Esso considerò che, in complesso, le condizioni generali del traffico non potevano dirsi sensibilmente peggiorate, e che i noli stabiliti pel 3° quadrimestre sono senza dubbio larghi, tanto che il materiale è venuto continuamente crescendo e che si pagano

quasi normalmente provvigioni assai elevate (da 15 a 25 lire, e talvolta anche 50 e 65 lire).

In base a questi rilievi sarebbe stato possibile venire alla conclusione di mantenere invariati i prezzi attuali pel trasporto in terza classe, e ciò anche pel riflesso che non sono cresciuti i noli praticati nei porti esteri, nè quelli pei posti di classe praticati dai nostri vettori.

Ma il Commissariato, per agire in questa materia con ogni prudente cautela, decise di tener conto del maggior prezzo dei carboni senza far ricorso ad elementi compensatori. E parimenti non volle trascurare i sintomi che possono far prevedere per l'anno venturo un rallentamento del movimento dei passeggeri ed una relativa scarsezza di essi in rapporto al tonnelloaggio ora impiegato nelle linee italiane.

Ora, calcolate queste circostanze, il Commissariato venne nella determinazione di consentire per la linea del Nord un aumento nella misura di lire tre, e per la linea del Sud un aumento maggiore, di lire sei.

In quanto poi alla graduazione dei prezzi fra i diversi vapori, decise di consentire un lieve aumento di nolo pel *Bologna* e pel *Siena*, che, tenuta presente la loro velocità, possono essere meglio classificati.

Comunicare queste determinazioni ai vettori, solamente la Transatlantique dell'Havre e l'Unione Austriaca di Navigazione aderirono a modificare le loro proposte, contentandosi dei prezzi consentiti dal Commissariato. Per gli altri vettori si dovette sentire il parere del Consiglio superiore di marina, al quale, a norma di legge, si comunicarono tutti gli atti della controversia.

Qui appresso si indicano sommariamente le ragioni esposte dai diversi vettori con le osservazioni che vi contrappose il Commissariato.

La *Navigazione Generale Italiana*, dopo un accenno generico alle maggiori spese di esercizio, dichiara che attualmente vi

è crisi nel movimento migratorio e che mentre perdurerà la " stasi nelle partenze „ l'affluenza nei ritorni " avrà necessariamente un termine assai breve. „

Delle caratteristiche di tale crisi si è già fatto cenno nella presente relazione; e da quanto si è esposto si può trarre la conclusione che si esagera a parlare di " stasi nelle partenze „ in senso assoluto. Le colonie italiane in America sono ormai assai numerose ed i rapporti col nostro paese molteplici e complessi, perchè appaia possibile un completo arresto nel movimento delle partenze. Comunque la depressione del mercato del lavoro, se agisce nel senso di rallentare le partenze dall'Italia, influisce da altra parte a fare crescere i ritorni. E nel 1904, essendosi presentate condizioni consimili, i ritorni dagli Stati Uniti furono relativamente numerosi anche nel primo semestre mentre di solito in questo periodo sono assai scarsi.

La *Veloce* espone varie considerazioni. Comincia anzitutto col lamentare che non siano stati consentiti aumenti per la sua linea del Centro America, su cui pure avrebbe, come sulle altre, forti aggravii nelle spese di esercizio. Ma se si consideri che questa linea, sovvenzionata dallo Stato, ha un movimento scarso di emigranti ed è alimentata soprattutto dalle merci, si rileverà non essere il caso di consentire anche per essa maggiori noli. Del resto, mentre il numero dei viaggi è rimasto invariato e cioè uno al mese, il movimento delle partenze tende all'aumento. In tutto il 1906 la *Veloce* imbarcò 818 emigranti diretti ai paesi del Centro America, mentre nel 1907 ne ha imbarcati 941.

Aggiunge la Società che la *fall clause* " se agisce come correttivo dei prezzi contrattuali pei carboni imbarcati nei porti di scalo, non ha alcuna influenza nè azione nei porti capilinea, almeno per quelle compagnie che vi hanno deposito proprio di carbone. „ Ma la clausola — già letteralmente riferita nella relazione del primo quadrimestre 1907 — dice che se al momento della fornitura del combustibile i prezzi del mercato sono inferiori a quelli contrattuali, debbono essere praticati i prezzi più bassi del mercato. Non

si fanno distinzioni fra porti capilinea e porti di scalo; nè sembra che sarebbe logico farlo. S'intende però che, quando una compagnia ha un deposito, si deve aver riguardo ai prezzi in corso all'atto delle forniture del deposito e non a quelli praticati quando si compiono i prelevamenti.

La Compagnia dice poi che, a causa del non favorevole andamento delle linee nel 1907, ha dovuto disarmare alcuni suoi piroscafi per qualche tempo. Ma, raffrontando il numero dei viaggi compiuti dai vari piroscafi nei periodi gennaio-novembre 1906 e 1907, si rileva che vi è stata una diminuzione dovuta esclusivamente alla serrata, durata fino a metà febbraio. Facciamo seguire le cifre:

PIROSCAFI	NUMERO DEI VIAGGI da gennaio a novembre	
	1906	1907
Europa	—	6
Italia	7	5
Brasile.	6	7
Argentina	5	5
Savoia	6	5
Centro America	5	5
Venezuela	5	5
Nord America	7	7
Città di Milano	6	4
Città di Torino	5	5

In complesso quindi il numero dei viaggi compiuti da ciascun piroscafo nel 1907 è di poco inferiore al numero del 1906; e la diminuzione è in rispondenza ai quarantacinque giorni di serrata che gravano su questo esercizio.

Infine la *Veloce* chiede una migliore classificazione pei piroscafi *Città di Milano* e *Città di Torino*, e chiede che al piroscavo *Europa* si dia un nolo speciale, superiore a quelli dati ai vapori di prima classe.

Ma si deve osservare che i due primi piroscafi, costruiti dieci anni fa, di limitato tonnello, ad una sola elica, con velocità di poco superiore a 11 miglia, con un assetto interno che è oggetto di costanti gravi critiche da parte dei RR. Commissari, non meritano certo una migliore classificazione. Hanno infatti gli stessi noli dei vapori *Perugia* e *Calabria* dell'Anchor Line e noli superiori ai piroscafi *Francesca* e *Sofia Hohenberg*, che, nel complesso, come unità nautiche, non sono da ritenersi inferiori.

In quanto all'*Europa* si riconosce che è un buon vapore, ma la sua velocità, di poco superiore a 14 miglia, non è tale da fargli consentire un nolo speciale, superiore a quello delle navi di prima categoria.

L'*Italia* mette in rilievo che nel 1907 sarebbe diminuito il numero degli emigranti e la quantità delle merci da essa trasportate, in confronto al 1906. Ma come già altre volte fu dichiarato, non è possibile tener conto delle condizioni particolari di ogni vettore, dovendosi avere riguardo a quelle generali dell'industria. E nella presente relazione sono già state chiarite quali variazioni siano effettivamente intervenute nelle condizioni di esercizio dei vettori.

La *Siculo-Americana* insiste perchè sia migliorata la classificazione dei piroscafi *San Giorgio* e *San Giovanni*. Ma una deliberazione in questo senso appare almeno prematura. I due vapori sono di recentissima costruzione, di discreto tonnello e a doppia elica. Ma il primo, nei due viaggi di cui si conoscono i risultati, ha sviluppato, secondo gli accertamenti ufficiali, velocità di miglia 10.64 e 10.02. La Società accenna a cause estranee che avrebbero influito a determinare una minore velocità. Ma è appunto per tale considerazione che il prezzo non è stato ridotto,

ed è stato mantenuto ad un livello di sole cinque lire inferiore a quello dei migliori vapori.

Il *San Giovanni* nell'unico viaggio di cui finora si conoscono gli accertamenti ufficiali, ha sviluppato una velocità di miglia 12.6 ed è stato oggetto di numerosi rilievi da parte del R. Commissario. E pertanto anche per esso sembra prematura ogni concessione di aumento di noli.

I vettori *Transports Maritimes*, *White Star Line*, *Ligure Brasiliana*, *Norddeutscher Lloyd*, *Hamburg Amerika Linie* ed *Anglo-Italiana* non adducono in sostanza alcun nuovo argomento, ripetendo quelli esaminati in questa relazione e nelle precedenti, e su cui sembra inutile insistere.

Il *Lloyd Sabauda* ed il *Lloyd Italiano* lamentano che lo Stato non protegga a sufficienza l'industria marittima e coloro che vi hanno investito i capitali, facendo affidamento sull'appoggio dei pubblici poteri.

Questa considerazione è estranea alla presente disamina, poichè la determinazione dei noli per gli emigranti non può avere finalità di protezionismo marittimo.

Comunque è da osservare che se la marina mercantile non ritrae dal traffico degli emigranti tutti quei vantaggi che sarebbero possibili nelle presenti condizioni, ciò dipende non dal livello dei noli che è sicuramente remunerativo, ma da altre circostanze e anche dalla misura assai elevata delle provvigioni.

L'opinione pubblica sovente deplora gli abusi dei rappresentanti, abusi che il Commissariato cerca con ogni mezzo di reprimere. Ma è giustizia riconoscere che l'azione dei rappresentanti è determinata in parte dagli incentivi che danno le compagnie, con le alte provvigioni.

Ora se un'emigrazione spontanea è in parte utile al nostro paese, data la densità della sua popolazione, un'emigrazione artificiosa è sotto ogni aspetto dannosa, e, più che incoraggiata, deve essere repressa.

Il Commissariato riconosce che vi è del vero nelle dichiarazioni dei vettori e cioè che l'altezza delle provvigioni è determinata dalla molteplicità ed eterogeneità delle imprese impegnate nel trasporto degli emigranti. Ma deve riconoscersi che questo fenomeno è anche dovuto in parte a consuetudini poco lodevoli che non si vogliono modificare.

Nelle condizioni presenti, si può ritenere che una maggiore larghezza nei noli determinerebbe un ulteriore rialzo delle provvigioni, il che non può essere consentito. Ed anche per questo riflesso il Commissariato, pur acconsentendo a che fosse dato un aumento di prezzi, credette che esso dovesse essere limitato in rispondenza con le variazioni nelle condizioni del traffico, quali sono effettivamente.

Nel por fine alla sua relazione al Consiglio superiore di marina, il Commissariato dichiarava quanto segue:

“ Nelle loro lettere parecchi vettori dichiarano di non avere speranze sull'esito dei loro ricorsi, dimostrando che essi stessi hanno scarsa fiducia nella bontà dei loro argomenti. Ed in verità sei anni di esperienza, durante i quali i vettori hanno quasi sempre dichiarato che i noli consentiti dalla Amministrazione sono poco remunerativi, mentre l'esperienza ha contraddetto tali affermazioni, dimostrano che i ricorsi degli interessati hanno più che altro un significato, e cioè quello di una sistematica resistenza contro l'applicazione dell'art. 14 della legge. „

Il Consiglio superiore di marina, esaminati gli atti della controversia, esprimeva parere favorevole alle proposte del Commissariato in ogni loro parte. Ed il Ministro degli affari esteri, accogliendo questo parere, stabiliva i noli nella misura di cui al decreto del 15 dicembre 1907, che si riproduce prima della presente relazione.

ALLEGATI ALLA RELAZIONE

ALLEGATO A.

Noli massimi stabiliti dal 1° quadrimestre 1902 fino al 1° quadrimestre 1908, confrontati coi noli proposti dai vettori e con quelli che il Commissariato avrebbe approvato per quest'ultimo quadrimestre.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per l'anno 1904	Noli massimi per l'anno 1905	Noli massimi per l'anno 1906	Noli massimi per l'anno 1907	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1908.	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1908.	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1908.

Linea degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

<i>Navigazione Generale Italiana.</i>									
Umbria	185	195-200	200-190	190-185	180	175-187	200	190	190
Sicilia	185	195-200	200-190	190-185	180	175-187	200	190	190
Sardegna	185	195-200	200-190	190-185	180	175-187	200	190	190
Liguria	185	195-200	200-190	190-185	180	175-187	200	190	190
Lombardia	185	195-200	200-190	190-185	180	175-187	200	190	190
Lazio . . . . .	..	..	..	..	175	170-182	195	185	185
Sannio . . . . .	..	..	..	..	175	170-182	195	185	185
Campania . . . . .	..	..	..	..	..	170-182	195	185	185
Il Piemonte . . . . .	..	..	..	160-152	142	137-149	180	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 l'anno 1903	Noli massimi per l'anno 1904	Noli massimi per l'anno 1905	Noli massimi per l'anno 1906	Noli massimi per l'anno 1907	Noli proposti dai vetto- ri per il 1° quadrime- stre 1908.	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1908.	Noli approvati dal Com- missariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadri- mestre 1908.
-----------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	--	--	--

(segue) **Linea degli Stati Uniti.**
(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

<i>La Veloce.</i>									
Europa . . . . .	..	..	..	..	..	175-187	210	190	190
Italia . . . . .	..	..	..	185	180	175-187	200	190	190
Brasile . . . . .	..	..	..	..	180	175-187	200	190	190
Argentina . . . . .	..	..	..	..	180	175-187	200	190	190
Savoia	185	195-200	200-190	190-185	180	175-187	200	190	190
Centro America	185	195-200	200-190	190-185	180	170-182	200	185	185
Venezuela	185	195-200	200-190	190-185	180	170-182	200	185	185
Nord America	185	195-200	200-190	190-185	180-175	170-182	195	185	185
Città di Milano	175	175-180	175-168	168-163	158	153-165	178	168	168
Città di Torino	175	175-180	175-168	168-163	158	153-165	178	168	168
<i>Cyp. Fabre & Cie.</i>									
Venezia . . . . .	..	..	..	..	..	(a) 187	190	190	*190
Madonna . . . . .	..	..	..	185	180	175-187	190	190	*190
Germania . . . . .	..	195	195-185	185-180	175	170-182	185	185	*185
Roma	180	185-195	195-185	185-180	175	170-182	185	185	*185

(a) Nolo consentito nel corso del terzo quadrimestre 1907.

PIROSCAFI

Noli massimi
per l'anno 1932Noli massimi
per l'anno 1933Noli massimi
per l'anno 1934Noli massimi
per l'anno 1935Noli massimi
per l'anno 1936Noli massimi
per l'anno 1937Noli proposti dai votto-
ri per il 1° quadrime-
stre 1938.Noli che il Commissariato
avrebbe approvato per
il 1° quadrimestre 1938.Noli approvati dal Com-
missariato o stabiliti dal
Ministro degli Affari
Esteri per il 1° quadri-
mestre 1938.*(segue)* Linea degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

Norddeutscher Lloyd.

Kaiser W. der Grosse . . . . .	..	..	..	..	..	175-187	200	190	190
Friedrich der Grosse . . . . .	..	..	..	..	..	170-187	200	190	190
Königin Luise. . . . .	..	..	200-190	190-185	180	175-187	200	190	190
König Albert . . . . .	..	200	200-190	190-185	180	175-187	200	190	190
Prinzess Irene. . . . .	..	200	200-190	190-185	180	175-187	200	190	190
Barbarossa . . . . .	..	..	..	..	180	175-187	200	190	190
Neckar . . . . .	..	195	195-185	185-180	175	170-182	195	185	185
Weimar . . . . .	..	..	..	180-175	170	165-177	190	180	180
Gera . . . . .	..	..	..	..	170	165-177	190	180	180

*Compagnia Transatlantica
di Barcellona.*

Buenos Aires	175	175-180	180-170	170-160	155	150-162	172	165	165
Léon XIII	175	175-180	180-170	170-160	155	150-162	172	165	165
Manuel Calvo	175	175-180	180-170	170-160	155	150-162	172	165	165
P. de Satrustegui. . . . .	..	175-180	180-170	170-160	155	150-162	172	165	165
Montevideo. . . . .	..	175-180	180-170	170-160	155	150-162	172	165	165
Montserrat . . . . .	..	175-180	180-170	170-160	155	150-162	172	165	165
Antonio Lopez . . . . .	..	..	..	170-160	155	150-162	172	165	165

White Star Line

Cedric . . . . .	..	..	..	..	(a) 175	175	232	190	190
Republic . . . . .	..	..	200-190	190-185	180	175-187	212	190	190
Cretic . . . . .	..	..	..	190-185	180	175-187	212	190	190

(a) Nolo provvisorio consentito nel corso del terzo quadrimestre 1936.

PIROSCAFI

Noli massimi
per l'anno 1902Noli massimi
per l'anno 1903Noli massimi
per l'anno 1904Noli massimi
per l'anno 1905Noli massimi
per l'anno 1906Noli massimi
per l'anno 1907Noli proposti dai vetto-
ri per il 1° quadrim-
estre 1908.Noli che il Commissariato
avrebbe approvato per
il 1° quadrimestre 1908.Noli approvati dal Com-
missariato o stabiliti dal
Ministro degli Affari
Esteri per il 1° quadri-
mestre 1908.*(segue)* Linea degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

Lloyd Italiano.

Florida . . . . .	..	..	..	..	180	175-187	200	190	190
Mendoza. . . . .	..	..	..	..	180	175-187	200	100	190
Indiana . . . . .	..	..	..	..	175-180	175-187	200	130	190
Luisiana. . . . .	..	..	..	..	180	175-187	200	190	190
Cordova. . . . .	..	..	..	..	180	175-187	200	190	190
Virginia. . . . .	..	..	..	..	175 ^(a)	175-187	200	190	190

Italia.

Siena . . . . .	..	..	..	170	165	170-182	..	..	..
Bologna. . . . .	..	..	..	170	165	170-182	..	..	..
Ravenna. . . . .	..	..	..	170-165	160	165-177	190	180	180
Toscana. . . . .	..	..	..	170-165	160	165-177	190	180	180

Anglo-Italiana.

Italia. . . . .	..	..	185-175	175-170	165	160-172	182	175	175
Perugia	165-160	160-175	175-168	168-163	158	153-165	175	168	168
Calabria.	165-160	160-175	175-168	168-163	158-155	153-165	175	168	168
Algeria	165-150	150	150-143	143-133	128	123-135	145	138	138

Hamburg-Amerika Linie.

Moltke . . . . .	..	..	..	..	180	175-187	210	190	190
Hamburg . . . . .	..	..	..	..	180	175-187	210	190	190
Bulgaria. . . . .	..	..	..	..	170	160-172	190	175	175
Batavia . . . . .	..	..	..	..	..	167 ^(b)	190	170	170

^(a) Nolo provvisorio consentito nel corso del terzo quadrimestre 1906.^(b) Nolo provvisorio consentito nel corso del terzo quadrimestre 1907.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per l'anno 1904	Noli massimi per l'anno 1905	Noli massimi per l'anno 1906	Noli massimi per l'anno 1907	Noli proposti dai vetto- ri per il 1° quadrim- estre 1908.	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1908.	Noli approvati dal Com- missariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esterni per il 1° quadri- mestre 1908.
-----------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	--	--	---

(segue) **Linea degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

<i>Unione Austriaca di Navigazione.</i>									
Sofia Hohenberg . . . . .	..	..	..	..	150	145-157	167	160	*160
Francesca . . . . .	..	..	..	..	150	145-157	167	160	*160
<i>Lloyd Sabauda.</i>									
Re d'Italia . . . . .	..	..	..	..	..	(a) 182	202	190	190
Regina d'Italia . . . . .	..	..	..	..	..	(a) 182	202	185	185
Principe di Piemonte . . . . .	..	..	..	..	..	(a) 182	202	185	185
<i>Siculo-Americana.</i>									
San Giorgio . . . . .	..	..	..	..	..	182	187	185	185
San Giovanni . . . . .	..	..	..	..	..	182	187	185	185
Italia . . . . .	..	..	..	152	142	137-149	160	152	152

(a) Nolo provvisorio consentito pel terzo quadrimestre 1907.

PIROSCAFI

Noli massimi
per l'anno 1902Noli massimi
per l'anno 1903Noli massimi
per l'anno 1904Noli massimi
per l'anno 1905Noli massimi
per l'anno 1906Noli massimi
per l'anno 1907Noli proposti dai vetto-
ri per il 1° quadrim-
estre 1908.Noli che il Commissariato
avrebbe approvato per
il 1° quadrimestre 1908.Noli approvati dal Com-
missariato o stabiliti dal
Ministro degli Affari
Esterni per il 1° quadri-
mestre 1908.*(segue)* **Linea degli Stati Uniti.**

(Dall'Italia a Nuova Orleans).

<i>Navigazione Generale Italiana.</i>									
Umbria . . . . .	..	..	215	215-210	205	200-212	225	215	215
Sicilia . . . . .	..	..	215	215-210	205	200-212	225	215	215
Sardegna . . . . .	..	..	215	215-210	205	200-212	225	215	215
Liguria . . . . .	..	..	215	215-210	205	200-212	225	215	215
Lombardia . . . . .	..	..	215	215-210	205	200-212	225	215	215
Lazio. . . . .	..	..	..	..	200	195-207	220	210	210
Sannio . . . . .	..	..	..	..	200	195-207	220	210	210
Campania . . . . .	..	..	..	..	..	195-207	220	210	210
Il Piemonte . . . . .	..	..	..	177	167	162-174	..	177	177
<i>La Veloce.</i>									
Europa . . . . .	..	..	..	..	..	212	235	215	215
Italia. . . . .	..	..	..	..	205	200-212	225	215	215
Brasile . . . . .	..	..	..	..	205	200-212	225	215	215
Argentina . . . . .	..	..	..	..	205	200-212	225	215	215
Savoia . . . . .	..	..	..	..	205	200-212	225	215	215
Centro America . . . . .	..	..	..	..	205	195-207	225	210	210
Venezuela . . . . .	..	..	..	..	205	195-207	225	210	210
Nord America. . . . .	..	..	..	..	200	195-207	220	210	210
Città di Milano . . . . .	..	..	..	..	180	178-190	203	193	193
Città di Torino . . . . .	..	..	..	..	180	178-190	203	193	193

PIROSCAFI

Noli massimi
per l'anno 1902Noli massimi
per l'anno 1903Noli massimi
per l'anno 1904Noli massimi
per l'anno 1905Noli massimi
per l'anno 1906Noli massimi
per l'anno 1907Noli proposti dal retto-
ri per il 1° quadrim-
estre 1908.Noli che il Commissariato
avrebbe approvato per
il 1° quadrimestre 1908.Noli approvati dal Com-
missariato o stabiliti dal
Ministro degli Affari
Esteri per il 1° quadri-
mestre 1908.*(segue)* Linea degli Stati Uniti.

(Dall'Italia a Nuova Orleans).

Lloyd Italiano.

Florida . . . . .	..	..	..	..	205	200-212	225	215	215
Mendoza. . . . .	..	..	..	..	205	200-212	225	215	215
Indiana . . . . .	..	..	..	..	205	200-212	225	215	215
Luisiana. . . . .	..	..	..	..	205	200-212	225	215	215
Cordova . . . . .	..	..	..	..	205	200-212	225	215	215
Virginia. . . . .	..	..	..	..	(a) 200	200-212	225	215	215

Anglo-Italiana.

Italia. . . . .	..	..	..	..	180	185-197	207	200	200
Perugia . . . . .	..	..	..	..	185	180-192	200	195	195
Calabria. . . . .	..	..	..	..	185-180	180-192	200	195	195
Algeria . . . . .	..	..	..	..	155	150-162	170	165	165

*Unione Austriaca
di Navigazione.*

Sofia Hohenberg . . . . .	..	..	..	..	175	170-182	190	185	*185
Francesca . . . . .	..	..	..	..	175	170-182	190	185	*185

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

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per l'anno 1904	Noli massimi per l'anno 1905	Noli massimi per l'anno 1906	Noli massimi per l'anno 1907	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1908.	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1908.	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1908.
-----------	------------------------------	------------------------------	------------------------------	------------------------------	------------------------------	------------------------------	--	--	--

(segue) **Linea degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Boston).

<i>White Star Line.</i>									
Celtic . . . . .	..	..	..	..	..	..	232	190	190
Romanic . . . . .	..	..	200-190	190-185	180	175-187	212	190	190
Canopic . . . . .	..	..	200-190	190-185	180	175-187	212	190	190

(Dall' Havre a Nuova York).

<i>Compagnie Générale Transatlantique.</i>									
La Provence . . . . .	..	..	..	..	145-150	(a) 175-187	192	(a) 190	(a) *190
La Lorraine	150-148	150-155	155-148	148-145	145-150	(a) 175-187	192	(a) 190	(a) *190
La Savoie	150-148	150-155	155-148	148-145	145-150	(a) 175-187	192	(a) 190	(a) *190
La Touraine	150-148	150-155	155-148	148-145	140-145	(a) 170-182	187	(a) 185	(a) *185
La Bretagne	150-148	150-155	155-148	148-145	140-145	(a) 170-182	187	(a) 185	(a) *185
La Champagne	150-148	150-155	155-148	148-145	140-145	(a) 170-182	187	(a) 185	(a) *185
La Gascogne	150-148	150-155	155-148	148-145	140-145	(a) 170-182	187	(a) 185	(a) *185

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

PIROSCAFI

Noli massimi
per l'anno 1902Noli massimi
per l'anno 1903Noli massimi
per l'anno 1904Noli massimi
per l'anno 1905Noli massimi
per l'anno 1906Noli massimi
per l'anno 1907Noli proposti dai vetto-
ri per il 1° quadrim-
estre 1908.Noli che il Commissariato
avrebbe approvato per
il 1° quadrimestre 1908.Noli approvati dal Com-
missariato o stabiliti dal
Ministro degli Affari
Esterni per il 1° quadri-
mestre 1908.

Linea del Brasile.

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

Navigazione Generale
Italiana.

Umbria . . . . .	..	180	180	180	178	178	193	184	184
Sicilia . . . . .	..	180	180	180	178	178	193	184	184
Sardegna . . . . .	..	180	180	180	178	178	193	184	184
Liguria . . . . .	..	180	180	180	178	178	193	184	184
Lombardia . . . . .	..	180	180	180	178	178	193	184	184
Lazio . . . . .	..	..	..	..	173	173	188	179	179
Sannio . . . . .	..	..	..	..	173	173	188	179	179
Campania . . . . .	..	..	..	..	173	173	188	179	179
Il Piemonte . . . . .	..	..	..	..	150-140	140	170	146	146

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per l'anno 1904	Noli massimi per l'anno 1905	Noli massimi per l'anno 1906	Noli massimi per l'anno 1907	Noli proposti dai vetto- ri per il 1° quadrim- estre 1908.	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1908.	Noli approvati dal Com- missariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadri- mestre 1908.
-----------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	--	--	--

(segue) **Linea del Brasile.**

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

<i>La Veloce.</i>									
Europa . . . . .	..	..	..	..	..	178	200.50	184	184
Italia . . . . .	..	..	..	(a) 180	178	178	190.50	184	184
Brasile . . . . .	..	..	..	..	178	178	190.50	184	184
Argentina . . . . .	..	..	..	..	178	178	190.50	184	184
Savoia	160	180	180	180	178	178	190.50	184	184
Centro America	160	180	180	180	178	173	190.50	179	179
Venezuela	160	180	180	180	178	173	190.50	179	179
Nord America	160	180	180	180	178-173	173	185.50	179	179
Città di Milano	160	165	165	165	163-156	156	168.50	162	162
Città di Torino	160	165	165	165	163-156	156	168.50	162	162

(a) Nolo stabilito nel corso del terzo quadrimestre.

PIROSCAFI

Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per l'anno 1904	Noli massimi per l'anno 1905	Noli massimi per l'anno 1906	Noli massimi per l'anno 1907	Noli proposti dai vetto- ri per il 1° quadrime- stre 1908.	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1908.	Noli approvati dal Com- missariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esterni per il 1° quadri- mestre 1908.
---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	--	--	---

(segue) **Linea del Brasile.**

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

<i>Transports maritimes à vapeur.</i>									
Pampa . . . . .	..	..	..	..	(a) 173	173	183	179	179
Formosa. . . . .	..	..	..	..	(a) 173	173	183	179	179
Espagne.	160	165	165	165-160	158	158	168	164	164
Italie.	160	165	165	165-160	158	158	168	164	164
Algérie . . . . .	..	165	165	165-160	158-153	158	168	164	164
France . . . . .	..	..	165	165-160	158-153	158	168	164	164
Aquitaine . . . . .	..	165	165	165-155	153	153	163	159	159
Provence	160	165	165	165-155	153	153	163	159	159
 <i>La Ligure-Brasilianna.</i>									
Re Umberto	160	160-165	165	165-163	160	160	175	166	166
Rio Amazonas	160	160-165	165	165-163	160	158	175	164	164
Minas.	160	..	165	165-163	160	158	175	164	164
 <i>Italia.</i>									
Siena. . . . .	..	..	..	175	173	173	193	179	179
Bologna. . . . .	..	..	..	175	173	173	193	179	179
Ravenna. . . . .	..	165	170	170	168	168	188	174	174
Toscana . . . . .	..	165	170	170	168	168	183	174	174

(a) Nolo provvisorio consentito nel corso del terzo quadrimestre 1906.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per l'anno 1904	Noli massimi per l'anno 1905	Noli massimi per l'anno 1906	Noli massimi per l'anno 1907	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1908.			
							Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1908.			
							Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1908.			

(segue) **Linea del Brasile.**

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

<i>Lloyd Italiano.</i>									
Florida . . . . .	..	..	..	..	175-178	178	195	184	184
Mendoza. . . . .	..	..	..	..	175-178	178	195	184	184
Indiana . . . . .	..	..	..	..	175-178	178	195	184	184
Luisiana. . . . .	..	..	..	..	178	178	195	184	184
Cordova . . . . .	..	..	..	..	178	178	195	184	184
Virginia. . . . .	..	..	..	..	(a) 178	178	195	184	184
<i>Lloyd Sabaud.</i>									
Re d'Italia . . . . .	..	..	..	..	..	..	193	184	184
Regina d'Italia . . . . .	..	..	..	..	..	..	193	179	179
Principe di Piemonte . . . . .	..	..	..	..	..	..	193	179	179

Linea del Plata.

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

<i>Navigazione Generale Italiana.</i>									
Umbria . . . . .	..	200	200	200-195	190	190	205	196	196
Sicilia . . . . .	..	200	200	200-195	190	190	205	196	196
Sardegna . . . . .	..	200	200	200-195	190	190	205	196	196
Liguria . . . . .	..	200	200	200-195	190	190	205	196	196
Lombardia . . . . .	..	200	200	200-195	190	190	205	196	196
Lazio . . . . .	..	..	..	..	185	185	200	191	191
Sannio . . . . .	..	..	..	..	185	185	200	191	191
Campania . . . . .	..	..	..	..	(a) 180	185	200	191	191
Il Piemonte . . . . .	..	..	..	170	160-155	155	180	191	191

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

PIROSCAFI

Noli massimi
per l'anno 1902Noli massimi
per l'anno 1903Noli massimi
per l'anno 1904Noli massimi
per l'anno 1905Noli massimi
per l'anno 1906Noli massimi
per l'anno 1907Noli proposti dai vetto-
ri per il 1° quadrim-
estre 1908.Noli che il Commissariato
avrebbe approvato per
il 1° quadrimestre 1908.Noli approvati dal Com-
missariato o stabiliti dal
Ministro degli Affari
Esteri per il 1° quadri-
mestre 1908.*(segue)* Linea del Plata.

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

La Veloce (a).

Europa . . . . .	..	..	..	..	..	190	215	196	196
Italia . . . . .	..	..	..	(a) 195	190	190	205	196	196
Brasile . . . . .	..	..	..	..	190	190	205	196	196
Argentina . . . . .	..	..	..	..	190	190	205	196	196
Savoia	185	200	200	200-195	190	190	205	196	196
Centro America	185	200	200	200-195	190	185	205	191	191
Venezuela	185	200	200	200-195	190	185	205	191	191
Nord America.	185	200	200	200-195	190-185	185	200	191	191
Città di Milano	170	185-180	180	180-175	170	170	185	176	176
Città di Torino	170	185-180	180	180-175	170	170	185	176	176

(a) Nolo stabilito nel corso del terzo quadrimestre 1905.

PIROSCAFI

Noli massimi
per l'anno 1902Noli massimi
per l'anno 1903Noli massimi
per l'anno 1904Noli massimi
per l'anno 1905Noli massimi
per l'anno 1906Noli massimi
per l'anno 1907Noli proposti dai vetto-
ri per il 1° quadrime-
stre 1908.Noli che il Commissariato
avrebbe approvato per
il 1° quadrimestre 1908.Noli approvati dal Com-
missariato o stabiliti dal
Ministro degli Affari
Esteri per il 1° quadri-
mestri 1908.*(segue)* Linea del Plata.

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

Italia.

Siena . . . . .	..	..	..	185	180	180	200	191	191
Bologna . . . . .	..	..	..	185	180	180	200	191	191
Ravenna	170-175	185	185	185-180	175	175	195	181	181
Toscana	170-175	185	185	185-180	175	175	195	181	181

La Ligure-Brasiliana.

Re Umberto . . . . .	..	..	170	170-168	165-162	162	180	168	168
Rio Amazonas . . . . .	..	..	170	170-168	165-162	160	180	166	166
Minas . . . . .	..	..	180-170	170-168	165-162	160	180	166	166

*Unione Austriaca
di Navigazione.*

Sofia Hohenberg . . . . .	..	..	..	..	160	160	175	166	*166
Francesca . . . . .	..	..	..	..	160	160	175	166	*166

*Transports maritimes
à vapeur.*

Pampa . . . . .	..	..	..	..	(a) 180	185	195	191	191
Formosa . . . . .	..	..	..	..	(a) 180	185	195	191	191
Espagne	170	180	180	180-170	165	165	175	171	171
Italie	170	180	180	180-170	165	165	175	171	171
Algérie . . . . .	..	180	180	180-170	165-160	165	175	171	171
France . . . . .	..	180	180	180-170	165-160	165	175	171	171
Aquitaine . . . . .	..	180	180	180-165	160	160	170	166	166
Provence	170	180	180	180-165	160	160	170	166	166

(a) Nolo provvisorio consentito nel corso del terzo quadrimestre 1906.

PIROSCAFI

Noli massimi
per l'anno 1902Noli massimi
per l'anno 1903Noli massimi
per l'anno 1904Noli massimi
per l'anno 1905Noli massimi
per l'anno 1906Noli massimi
per l'anno 1907Noli proposti dai vetto-
ri per il 1° quadri-
mestre 1908.Noli che il Commissariato
avrebbe approvato per
il 1° quadrimestre 1908.Noli approvati dal Com-
missariato o stabiliti dal
Ministro degli Affari
Esteri per il 1° quadri-
mestre 1908.(segue) **Linea del Plata.**

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

*Compagnia Transatlantica
di Barcellona.*

Buenos Aires	170	180-185	185	185-175	170	170	180	176	176
Léon XIII	170	180-185	185	185-175	170	170	180	176	176
Manuel Calvo . . . . .	. .	180-185	185	185-175	170	170	180	176	176
P. de Satrustegui	170	180-185	185	185-175	170	170	180	176	176
Montevideo. . . . .	. .	180-185	185	185-175	170	170	180	176	176
Montserrat . . . . .	. .	180-185	185	185-175	170	170	180	176	176
Antonio Lopez . . . . .	. .	. .	. .	185-175	170	170	180	176	176

Lloyd Italiano.

Florida . . . . .	. .	. .	. .	. .	190	190	205	196	196
Mendoza. . . . .	. .	. .	. .	. .	190	190	205	196	196
Indiana . . . . .	. .	. .	. .	. .	185-190	190	205	196	196
Luisiana. . . . .	. .	. .	. .	. .	190	190	205	196	196
Cordova . . . . .	. .	. .	. .	. .	190 (a)	190	205	196	196
Virginia . . . . .	. .	. .	. .	. .	185	190	205	196	196

Lloyd Sabauda.

Re d'Italia . . . . .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	2.5	196	196
Regina d'Italia . . . . .	. .	. .	. .	. .	. .	(b) 185	205	191	191
Principe di Piemonte . . . . .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	205	191	191

(a) Nolo provvisorio consentito nel corso del terzo quadrimestre 1906.

(b) Nolo provvisorio consentito nel corso del terzo quadrimestre 1907.

PIROSCAFI	Noli massimi per l'anno 1902	Noli massimi per l'anno 1903	Noli massimi per l'anno 1904	Noli massimi per l'anno 1905	Noli massimi per l'anno 1906	Noli massimi per l'anno 1907	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1908.	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1908.	Noli approvati dal Commissariato o stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1908.
-----------	------------------------------	------------------------------	------------------------------	------------------------------	------------------------------	------------------------------	--	--	--

Linea del Centro America.

<i>La Veloce (a).</i>									
Europa	• •	• •	• •	• •	• •	200	227.50	200	200
Italia	• •	• •	• •	(b) 205	200	200	217.50	200	200
Brasile	• •	• •	• •	• •	200	200	217.50	200	200
Argentina	• •	• •	• •	• •	200	200	217.50	200	200
Savoia	• •	200	200	200-205	200	200	217.50	200	200
Centro America	• •	200	200	200	200	200	217.50	200	200
Venezuela	• •	200	200	200	200	200	217.50	200	200
Nord America.	• •	200	200	200	200-195	195	212.50	195	195
Città di Milano	• •	200-195	195	195	195	195	212.50	195	195
Città di Torino	• •	200-195	195	195	195	195	212.50	195	195

(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 terzo quadrimestre 1905.

PIROSCAFI

Noli massimi
per l'anno 1902Noli massimi
per l'anno 1903Noli massimi
per l'anno 1904Noli massimi
per l'anno 1905Noli massimi
per l'anno 1906Noli massimi
per l'anno 1907Noli proposti dai vetto-
ri per il 1° quadrim-
estre 1908.Noli che il Commissariato
avrebbe approvato per
il 1° quadrimestre 1908.Noli approvati dal Com-
missariato o stabiliti dal
Ministro degli Affari
Esteri per il 1° quadri-
mestre 1908.*(segue)* Linea del Centro America.*Compagnia Transatlantica
di Barcellona.*

Buenos Aires	(a)	(b)	(c) (d)	(d)	(e)	(f)	(g)	(g)
	195	195	195-190	190	190	205	190	190
Léon XIII	(a)	(b)	(c) (d)	(d)	(e)	(f)	(g)	(g)
	195	195	195-190	190	190	205	190	190
Manuel Calvo	(a)	(b)	(c) (d)	(d)	(e)	(f)	(g)	(g)
	195	195	195-190	190	190	205	190	190
P. de Satrustégui	(a)	(b)	(c) (d)	(d)	(e)	(f)	(g)	(g)
	195	195	195-190	190	190	205	190	190
Montevideo	(a)	(b)	(c) (d)	(d)	(e)	(f)	(g)	(g)
	195	195	195-190	190	190	205	190	190
Montserrat	(a)	(b)	(c) (d)	(d)	(e)	(f)	(g)	(g)
	195	195	195-190	190	190	205	190	190
Antonio Lopez			(c) (d)	(d)	(e)	(f)	(g)	(g)
			195-190	190	190	205	190	190

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

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

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

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

(e) Dall'Italia per Puertorico. Lire 195 per Puerto Limon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra; lire 200 per Colon; lire 220 per Habana e lire 240 per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad Habana. Questi prezzi furono stabiliti a cominciare dal 2° quadrimestre 1907, mentre per il 1° quadrimestre si mantennero i noli fissati per l'anno precedente.

(f) Tali noli furono proposti per Puertorico, Puerto Limon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra. La Società propose inoltre per Colon lire 210; per Habana lire 230 (compresa la tassa di sbarco), e per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad Habana, lire 250.

(g) Dall'Italia per Puertorico. Lire 195 per Puerto Limon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra; lire 200 per Colon; lire 220 per Habana e lire 240 per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad Habana.

ALLEGATO B.

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

PORTI EUROPEI

Norvegia.

Christiania.

DESTINAZIONI	Pacific Steam Navigation Co.	Hamburg-Amerika L'nie	Danske forenede Dampskibsselskab
Montevideo	304.80	304.80	. .
Buenos Aires	304.80	304.80	. .
Rio de Janeiro	304.80	304.80	. .
Santos	304.80	304.80	. .
Bahia	304.80	304.80	. .
Pernambuco	304.80	304.80	. .
Belem (Parà)	304.80	304.80	. .
Manaos	304.80	304.80	. .
La Guayra	304.80	304.80	. .
Puerto Cabello	304.80	304.80	. .
Sabanilla	304.80	304.80	. .
Avana . . . . .	. .	368.80	. .
Nuova Orleans . . . . .	. .	. .	338.38
Nuova York . . . . .	. .	. .	200.55 a 210.24
Boston . . . . .	. .	. .	200.55 a 210.24
St. John (Canadà) . . . . .	. .	. .	240.36
Quebec . . . . .	. .	. .	256.15
Montreal . . . . .	. .	. .	245.63

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

Inghilterra.

Glasgow.

DESTINAZIONI	Anchor Line		Allan Line	Donaldson Line
	Celeri	Commer- ciali		
Nuova York	156	150	143.75	. .
Boston	156	150	131.25	. .
St. John (Canadà) . . . . .	. .	. .	. .	137.50

Liverpool.

DESTINAZIONI	White Star Line (1)		Cunard Line (1)		American Line (1)	Dominion Line	Canadian Pacific R. Co. (2)		Allan Line	
	Celeri	Commer- ciali	Celeri	Commer- ciali			Celeri	Commer- ciali	Celeri	Commer- ciali
Nuova York.	168.75	150 a 162.50	168.75	156.25 a 162.50	150	. .	. .	. .	. .	. .
Boston.	168.75	150 a 162.50	168.75	156.25 a 162.50	150	. .	. .	. .	. .	. .
Halifax . . . . .	. .	. .	. .	. .	. .	137.50	. .	. .	. .	. .
St John (Canadà) . . . . .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	143.75	137.50	. .	. .
Quebec . . . . .	. .	. .	. .	. .	. .	137.50	143.75	137.50	143.75	137.50
Montreal . . . . .	. .	. .	. .	. .	. .	(3) 150.50	. .	. .	. .	. .

(1) La Compagnia fa proseguire i passeggeri per Philadelphia e Baltimora senz'altra spesa

(2) Questa Compagnia non prende che emigranti scandinavi.

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

Southampton.

DESTINAZIONI	Royal Mail Company	American Line	White Star Line
Montevideo	200 —	. . .	. . .
Buenos Aires	200 —	. . .	. . .
Rio de Janeiro.	200 —	. . .	. . .
Santos.	200 —	. . .	. . .
Bahia	200 —	. . .	. . .
Pernambuco.	200 —	. . .	. . .
Belem (Parà) . . . . .	. . .	. . .	. . .
Manaos . . . . .	. . .	. . .	. . .
La Guayra	300 —	. . .	. . .
Puerto Cabello. . . . .	. . .	. . .	. . .
Sabanilla.	300 —	. . .	. . .
Colon	300 —	. . .	. . .
Vera Cruz	200 —	. . .	. . .
Avana. . . . .	. . .	. . .	. . .
Nuova Orleans. . . . .	. . .	. . .	. . .
Nuova York. . . . .	. . .	162.50	162.50
Boston . . . . .	. . .	162.50	162.50

Germania.
Amburgo e Brema.

DESTINAZIONI	Hamburg Amerika Linie		Norddeutscher Lloyd		Amburghese Sud- Americana
	Celeri	Commer- ciali	Celeri	Commer- ciali	
Montevideo.	200 —	. .	187.50	200 —
Buenos Aires	200 —	. .	187.50	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)	200 —	. .	. .	200 —
Manaos	225 —	. .	. .	225 —
La Guayra	262.50	. .	. .	262.50
Puerto Cabello	262.50	. .	. .	262.50
Sabanilla	262.50	. .	. .	262.50
Colon.	262.50	. .	. .	. .
Vera Cruz	200 —	. .	. .	. .
Avana	200 —	. .	. .	. .
Nuova York	187.50	162.50	225 —	200 —	. .
Nuova Orleans	296 —	. .	. .	. .
Boston	162.50	. .	. .	. .
Quebec	213 —	. .	. .	. .
Montreal	200 —	. .	. .	. .

Olanda.
Rotterdam.

DESTINAZIONI	Holland American Line
Nuova York	187 —

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 (4)	Canadian Pacific R.
Montevideo.	200	200	.	.	.	.	.	.	.	.
Buenos Aires	200	200	.	.	.	.	.	.	.	.
Pernambuco	187.50	187.50	.	.	.	.	.	.	.	.
Bahia.	187.50	187.50	.	.	.	.	.	.	.	.
Rio de Janeiro	187.50	187.50	.	.	.	.	.	.	.	.
Santos	187.50	187.50	.	.	.	.	.	.	.	.
Belem (Parà) . . . . .	.	200	.	.	.	.	.	.	.	.
Manaos . . . . .	.	225	.	.	.	.	.	.	.	.
La Guayra . . . . .	.	232.50	.	.	.	.	.	.	.	.
Puerto Cabello . . . . .	.	262.50	.	.	.	.	.	.	.	.
Sabanilla . . . . .	.	262.50	.	.	.	.	.	.	.	.
Colon. . . . .	.	262.50	.	.	.	.	.	.	.	.
Vera Cruz . . . . .	.	200	.	.	.	.	.	.	.	.
Avana	200	200	.	.	.	.	.	.	.	.
Nuova York . . . . .	.	.	175	175	.	.	175	175	175	.
Boston . . . . .	.	.	.	175	.	.	.	175	.	.
Halifax . . . . .	.	.	.	.	175	175	.	.	.	.
St. John (Canadà) . . . . .	.	.	.	.	175	.	.	.	.	175
Quebec . . . . .	.	.	.	.	175	195	.	.	.	175
Montreal . . . . .	.	.	.	.	175	195	.	.	.	.

(1) Partenza da Amburgo.

(2) " Liverpool.

(3) " Southampton.

(4) " Rotterdam.

Francia.

Havre.

DESTINAZIONI	Compagnie Générale Trans- atlantique	Chargeurs Réunis	Allan Line	Booth Line	Hamburg Amerika Linie
Nuova York	175-165	. .	. .	. .	. .
Montevideo.	150	. .	. .	. .
Buenos Aires	150	. .	. .	. .
Santos	150	. .	. .	. .
Rio de Janeiro	150	. .	. .	. .
Bahia.	150	. .	. .	. .
Pernambuco	150	. .	. .	. .
Belem (Parà)	200	. .
Manaos	225	. .
Vera Cruz	200
Avana	200
Halifax	140	. .	. .
St. John (Canadá)	140	. .	. .

Cherbourg.

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

St. Nazaire.

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

La Rochelle-Pallice.

DESTINAZIONI	Pacific Steam Navigation Company
Montevideo	200 —
Buenos Aires.	200 —
Rio de Janeiro	187.50
Santos	187.50
Bahia	187.50
Pernambuco	187.50

Bordeaux.

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

Marsiglia.

DESTINAZIONI	Hamburg Amerika Linie	Transports Maritimes	La Veloce
Montevideo	170 —	170	. .
Buenos Aires	170 —	170	. .
Rio de Janeiro	160 —	170	. .
Santos.	160 —	170	. .
Bahia	160 —	. .	. .
Pernambuco.	160 —	. .	. .
Belem (Parà)	270 —	. .	. .
Manaos	295 —	. .	. .
La Guayra	200 —	. .	200
Puerto Cabello.	200 —	. .	200
Sabanilla.	200 —	. .	. .
Colon	200 —	. .	200
Vera Cruz	200 —	. .	. .
Avana.	200 —	. .	. .
Nuova Orleans.	230 —	. .	. .
Nuova York.	210 —	. .	. .
Boston.	232.50	. .	. .

Portogallo e Spagna.

Lisbona.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Pacific S. N. C.	Messageries Maritimes	Amburghese Sud-Americana	Hamburg Amerika Linie	Booth Line	Norddeutscher Lloyd	Chargeurs Réunis	Empresa Insulana de Navigação	I. H. Andersen Successores
Montevideo.	209	209	209	.	.	.	.	.	.	.
Buenos Aires	209	209	209	209	209	.	.	.	.	.
Rio de Janeiro	184	184	184	165	165	.	162	157	.	.
Santos	184	184	184	165	165	.	162	157	.	.
Bahia	184	184	184	165	165	.	162	162	.	.
Pernambuco	184	184	184	165	165	.	162	162	.	.
Belem (Parà) . . . . .	.	.	.	.	.	159	.	.	.	.
Manaos . . . . .	.	.	.	.	.	192	.	.	.	.
Vera Cruz . . . . .	.	.	.	.	214	.	.	.	.	.
Avana . . . . .	.	.	.	.	192	.	.	.	.	.
Nuova York . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	176	176

Cadice.

DESTINAZIONI	Compagnia Transatlantica di Barcellona	La Veloce	Amburghese Sud-Americana	Navigazione Generale Italiana	Piñillos, Izquierdo & C.	Navigazione Transatlantica Barcellona
Montevideo	186.35	186.35	81.80	186.35	.	177.40
Buenos Aires	186.35	186.35	81.80	186.35	.	177.40
La Guayra	231.80	.	.	.	.	.
Puerto Cabello	231.80	.	.	.	.	.
Sabanilla	231.80	.	.	.	.	.
Colon	231.80	.	.	.	.	.
Vera Cruz	231.80	.	222.80	.	209.10	.
Avana	216.75	.	184.95	.	198.95	.
Nuova York	187.90	.	.	.	.	.

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

Barcellona.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Transatlantica di Barcellona	Folch & C.	Pinillos, Lzquierdo & C.	Lloyd Italiano	Transports Maritimes	Lloyd Sabando
Buenos Aires	175	175	173	161	. .	175	175	175
Montevideo	175	175	173	161	. .	175	175	. .
Santos.	175	175	. .	161	. .	. .	175	. .
Rio de Janeiro.	175	175	. .	161	. .	. .	175	. .
La Guayra . . . . .	. .	182	217	. .	. .	. .	. .	. .
Puerto Cabello. . . . .	. .	182	217	. .	. .	. .	. .	. .
Sabanilla. . . . .	. .	182	217	. .	. .	. .	. .	. .
Colon . . . . .	. .	187	217	. .	. .	. .	. .	. .
Vera Cruz . . . . .	. .	. .	217	. .	. .	. .	. .	. .
Avana. . . . .	. .	. .	195	174	178 —	. .	. .	. .
Nuova York. . . . .	. .	. .	195	. .	. .	. .	. .	. .
Nuova Orleans. . . . .	. .	. .	. .	218	212.60	. .	. .	. .

Nota. — Ai prezzi indicati, in lire italiane, deve aggiungersi una *peseta* per tassa d'imbarco per ciascun emigrante; più, come tassa d'immigrazione, *pesetas* 16.70 pel porto di Nuova York e 8.35 per quello di Avana.

Austria-Ungheria.

Trieste.

Fiume.

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

PORTI AMERICANI

America Settentrionale.

Montreal.

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

Boston.

DESTINAZIONI	White Star Line
Genova	175 —
Napoli	175 —
Palermo	190 —
Messina	190 —
Prepagati:	
da Genova a Boston	182.50
„ Napoli „	182.50
„ Palermo „	182.50
„ Messina „	182.50

Nuova York.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		La Veloce		Norddeutscher Lloyd	Hamburg Amerika Linie		Anglo-Italiana (AnchorLine)		Fabre Line	Prince Line	Compagnie Générale Transatlantique (via Havre)	Cunard Line	White Star Line	Transatlantica di Barcellona	Lloyd Italiano	Compagnia Austro-Americana Fratelli Cosulich	Steno-Americana	Lloyd Sabauda	
	Rapidi	Commer- ciali	Rapidi	Commer- ciali		Rapidi	Commer- ciali	Rapidi	Commer- ciali											
Genova	165	155	165	160	180	170	150	145	140	170	185	180, 25	185-150	180-175	125	160	145-135	155-135	160	
Napoli	165	155	165	160	180	170	150	145	140	170	185	202, 50	185-150	180-175	125	160	145-135	155-135	160	
Palermo	180	170	180	175	195	185	165	160	155	185	150	.	200-165	195-190	140	175	160-150	170-150	175	
Messina	180	170	180	175	195	185	165	160	155	185	150	.	200-165	195-190	140	175	160-150	170-150	175	
Havre	105-115
Prepagati (acquistati a Nuova York) da:																				
Genova	172, 50		167, 50	170	165	145	150	140	155	207, 75				182, 50	142, 50	155	.	150-135	150	
Napoli	172, 50		167, 50	170	165	145	150	140	155					182, 50	142, 50	155	.	150-135	150	
Palermo	172, 50		167, 50	185	180	160	165	155	170					182, 50	142, 50	170	157, 50	165-150	165	
Messina	172, 50		167, 50	185	180	160	165	155	170					182, 50	142, 50	170	157, 50	165-150	165	
Havre

Nuova Orleans.

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

America Centrale.

Avana.

DESTINAZIONI	Tran- satlantica di Barcellona	Compagnie Générale Trans- atlantique	Pinillos, Izquierdo & C.	Hamburg-Amerika Linie		Società Anonima di Naviga- zione A. Blanch & C.
				Rapidi	Comm.	
Genova	200 —	. .	. .	. .	. .	. .
Barcellona	181.75	. .	181.75	. .	. .	150
Cadice	181.75	. .	181.75	. .	. .	. .
Coruna	166.75	166.25	146.75	. .	146.75	. .
Santander	166.75	166.25	146.75	156.75	. .	. .
St. Nazaire . . . . .	. .	160 —	. .	. .	. .	. .
Havre . . . . .	. .	. .	. .	156.75	146.75	. .
Amburgo . . . . .	. .	. .	. .	156.75	146.75	. .
Prepagati da:						
Genova	206.25	. .	. .	. .	. .	. .
Barcellona	186.25	. .	201 —	. .	. .	. .
Cadice	186.25	. .	201 —	. .	203.70	. .
Coruna	171.25	214.65	. .	. .	203.70	. .
Santander	171.25	214.65	. .	. .	. .	. .
St. Nazaire . . . . .	. .	205 —	. .	. .	. .	. .
Havre . . . . .	. .	. .	. .	200 —	. .	. .
Amburgo . . . . .	. .	. .	. .	200 —	. .	. .

Puerto Cabello.

DESTINAZIONI	Transatlantica di Barcellona	Compagnie Générale Transatlantique	La Veloce
Cadice.	175	. .	. .
Barcellona	175	. .	180
Genova	175	. .	180
Napoli.	175	. .	180
Marsiglia . . . . .	. .	180	. .
Bordeaux. . . . .	. .	180	. .
St. Nazaire . . . . .	. .	180	. .

La Guayra.

DESTINAZIONI	La Veloce	Compagnia Transatlantica di Barcellona	Compagnie Générale Transatlantique
Cadice. . . . .	. .	175	. .
Barcellona	175	175	. .
Genova	175	175	. .
Napoli.	175	175	. .
Marsiglia	200	. .	. .
St. Nazaire . . . . .	. .	. .	400
Bordeaux. . . . .	. .	. .	400
Prepagati:			
da Cadice . . . . .	. .	175	. .
„ Barcellona	200	175	. .
„ Genova.	200	175	. .
„ Napoli	200	175	. .
„ Marsiglia	200	. .	. .

America Meridionale (1).

Bahia.

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

Belem (Parà).

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

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

Pernambuco.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Messageries Maritimes	Transports Maritimes
Cherbourg	180	. .	. .
Southampton	202	. .	. .
Bordeaux . . . . .	. .	250	. .
Lisbona . . . . .	. .	201	. .
Vigo	180	201	. .
Genova . . . . .	. .	. .	150
Napoli . . . . .	. .	. .	175

Rio de Janeiro.

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

Santos.

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

Montevideo.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		La Veloce		Transatlantica di Barcellona	Italia	Transports Maritimes	La Ligure-Brasiliiana	A. Foleh & C.	Lloyd Italiano	
	Rapidi	Commer- ciali	Rapidi	Commer- ciali						Rapidi	Commer- ciali
Barcellona	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63
Marsiglia	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63
Genova	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63
Napoli	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63

Buenos Aires.

DESTINAZIONI	Buenos Aires.												
	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Lloyd Italiano	Italia	Sud-Americana	Transatlantica di Barcellona	Transports Maritimes	Pacife S. N. C.	Royal Mail	Messageries Maritimes	Norddeutscher Lloyd	La Ligure-Brasiliana	Hamburg America Linie
Genova	210	210	210	195	.	165	185	.	.	.	.	180	185
Napoli.	210	210	210	195	.	165	185	.	.	.	.	180	185
Messina	220	220	220	205	.	.	195	.	.	.	.	190	195
Catania	220	220	220	205	.	.	195	.	.	.	.	190	195
Palermo	221	220	220	205	.	.	195	.	.	.	.	190	195
Barcellona	210	210	210	195	.	165	185	.	225	250	225	180	.
Vigo . . . . .	.	.	.	.	225	205	.	200	225	—	.	.	.
Cadice.	210	210	210	.	.	165	195	.	.	.	.	180	.
Marsiglia. . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cherbourg . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Bordeaux. . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	250	.	.	.
La Rochelle Pallice . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Boulogne s/m . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Liverpool. . . . .	.	.	.	.	.	.	.	225	.	.	.	.	.
Southampton . . . . .	.	.	.	.	225	.	.	.	225	.	.	.	.
Lisbona . . . . .	.	.	.	.	225	.	.	200	225	250	.	.	.
Amburgo. . . . .	.	.	.	.	225	.	.	.	.	.	.	.	225
Brema. . . . .	.	.	.	.	225	.	.	.	.	.	.	.	225
Anversa . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	225
Da Genova o Napoli a Buenos Aires (prepagato).	190	190	190	180	.	.	180	.	.	.	.	162.50	170

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

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

PIROSCAFI (1)	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		NUMERO delle cuccette (2)			VELOCITÀ				
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale (3)	raggiunta nei viaggi (4)			
								Numero dei viaggi	per l'America Settentrionale		per l'America Meridionale
		Velocità media	Numero dei viaggi	Velocità media	Numero dei viaggi						
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>											
Umbria	1902	5260	3383	38	49	1060	14.75	5	14.28	23	14.65
Sicilia	1901	5602	3594	52	120	1292	* 15.06	26	13.43	8	13.84
Sardegna	1901	5602	3594	80	45	1324	* 15 —	19	13.97	11	13.72
Liguria	1901	5126	3323	58	. .	1294	* 15.41	33	13.08	2	13.37
Lombardia	1901	5126	3323	58	. .	1302	* 15.06	35	13.23	2	13.43
Il Piemonte	1901	6024	3881	. .	. .	1282	12 —	5	10.57	2	11.50
Lazio **	1899	9196	5846	. .	(5)	52	13.42	4	12.14	1	13.12
Sannio **	1899	9203	5801	. .	(5)	52	14.01	2	12.17	1	12.48
Campania **	1902	9000	5618	. .	(5)	52	14.32	. .	. .	1	12.75

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

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

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

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

(5) Classe unica.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		NUMERO delle cuccette			VELOCITÀ				
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale	raggiunta nei viaggi			
								per l'America Settentrionale		per l'America Meridionale	
								Numero dei viaggi	Velocità media	Numero dei viaggi	Velocità media
<i>La Veloce.</i>											
Europa **	1907	7870	4546	. . . (1)	74	1684	15.23	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Italia **	1905	5300	3381	61	56	900	15.09	1	13.26	9	14.57
Brasile **	1905	5269	3358	58	(2) 56	994	15.47	2	14.29	5	14.24
Argentina **	1905	5300	3420	60	(3) 56	984	14.35	. . . . .	. . . . .	5	14.03
Savoia **	1897	5279	3361	124	72	914	17.33	. . . . .	. . . . .	30	13.94
Nord America	1882	4826	2485	. . . (1)	90	1223	14 —	38	13.21	. . . . .	. . . . .
Centro America	1897	3481	2201	118	64	880	* 13.15	. . . . .	. . . . .	11	13.43
Venezuela	1888	3531	2227	80	76	761	14.41	. . . . .	. . . . .	11	13.25
Città di Milano	1897	4041	2571	. . . (1)	40	1290	13.05	24	11.29	8	11.53
Città di Torino	1897	4040	2568	. . . (1)	40	1496	13.23	24	11.33	9	11.80
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>											
Kaiser Wilhelm der Grosse **	1897	14349	5521	610	324	580	* 22.07	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Friedrich der Grosse **	1896	10635	6853	252	241	1960	* 14.59	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Königin Luise **	1896	10711	6833	248	286	1700	15.67	23	14.37	. . . . .	. . . . .
Barbarossa **	1896	10915	6564	262	255	1700	14.75	2	14 —	. . . . .	. . . . .
König Albert **	1899	10643	6590	160	108	1556	16.03	25	14.92	. . . . .	. . . . .
Prinzess Irene **	1900	10881	6687	224	107	1653	17.48	33	14.77	. . . . .	. . . . .
Neckar **	1900	9835	6170	99	20	2731	* 13.46	7	13.69	. . . . .	. . . . .
Weimar	1891	4906	3176	. . . (1)	57	1555	13.84	8	12.53	. . . . .	. . . . .
Gera	1890	5005	3166	59	. . .	1555	13 —	1	13.78	. . . . .	. . . . .
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>											
Hamburg **	1899	10599	6597	267	147	1220	* 14.23	5	14.42	. . . . .	. . . . .
Moltke **	1901	12335	7633	323	178	980	* 15.17	8	14.73	. . . . .	. . . . .
Bulgaria **	1898	11077	7091	. . . . .	. . . . .	2617	12.50	2	11.38	1	11.16
Batavia **	. . .	11464	7300	. . . (1)	210	1711	12.90	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .

(1) Classe unica.

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

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

PIROSCAFI	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		NUMERO delle cuccette			VELOCITÀ				
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale	raggiunta nei viaggi			
								per l'America Settentrionale		per l'America Meridionale	
								Numero dei viaggi	Velocità media	Numero dei viaggi	Velocità media
<i>Italia.</i>											
Siena **	1905	4906	3117	. .	(1) 70	1278	13.21	. . . .	10	12.77
Bologna **	1905	4854	3062	. .	(1) 75	1262	13.20	. . . .	9	13.15
Ravenna	1901	4251	2748	. .	(1) 42	1319	12.85	4 12 —	26	12.38	
Toscana	1900	4251	2748	. .	(1) 42	1306	12.90	. . . .	30	12.15
<i>La Patria.</i>											
Venezia **	1907	6752	4204	72	. .	1852	16.17	. . . .	. . . .	. . . .
Madonna **	1905	5551	3244	50	. .	1660	18.31	12 14.55	. . . .	. . . .
Germania	1903	5253	2739	42	. .	1523	17.78	25 13.56	. . . .	. . . .
Roma	1891	3305	2135	66	. .	1373	17.10	38 14.18	. . . .	. . . .
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>											
Buenos Aires	1888	5322	3765	75	68	972	14.82	10 11.99	. . . .	. . . .
Léon XIII	1888	4686	2950	118	34	908	13.50	5 12.18	13	13.08	
Manuel Calvo **	1892	5600	3411	84	62	1006	* 13 —	13 12.06	. . . .	. . . .
P. de Satrustegui	1890	4650	2718	168	30	1022	12.60	1 13.51	17	13.21	
Montevideo	1888	5188	3343	98	48	1182	* 13 —	10 12.36	. . . .	. . . .
Montserrat	1889	4300	2905	122	(2) 36	619	13.79	9 12.68	. . . .	. . . .
Antonio Lopez	1891	6238	4059	81	48	1048	* 13.25	5 11.76	. . . .	. . . .
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>											
Re Umberto	1892	3164	2066	. .	(1) 60	791	12.43	. . . .	24	11.27
Río Amazonas	1891	3174	2053	. .	(1) 52	925	12.13	. . . .	24	10.90
Minas	1891	3060	1973	. .	(1) 38	1077	12.28	. . . .	21	11 —

(1) Classe unica.

(2) Oltre a 24 di 3ª classe distinta.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		NUMERO delle cuccette			VELOCITÀ					
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale	raggiunta nei viaggi				
								per l'America Settentrionale		per l'America Meridionale		
								Numero dei viaggi	Velocità media	Numero dei viaggi	Velocità media	
<i>Unione Austriaca di Navigazione.</i>												
Francesca	1905	4950	3345	15	(1) 26	1442	13.50	8	12.03	. . . . .	. . . . .
Sofia Hohenberg	1905	5421	3520	26	20	1290	14.41	1	12.73	. . . . .	. . . . .
<i>Anglo-Italiana.</i>												
Italia	1904	4806	3005	12	. .	1550	15.67	18	13.08	. . . . .	. . . . .
Calabria	1901	4376	2588	12	. .	1359	14.04	31	11.91	. . . . .	. . . . .
Perugia	1901	4348	2565	12	. .	1317	13.60	33	11.67	. . . . .	. . . . .
Algeria	1891	4510	2981	14	. .	1294	11.58	22	10.59	. . . . .	. . . . .
<i>Transports maritimes.</i>												
Plata**	1907	5579	3547	. .	. .	. .	16.14	. .	. .	. .	. .
Pampa**	1906	4468	2877	. .	. .	1132	16.05	. .	. .	1	14.16
Formosa**	1906	4468	2877	. .	. .	1105	15.67	. .	. .	2	13.88
Algérie	1901	4268	2200	50	(3) 40	899	* 13.17	. .	. .	21	13.35
Aquitaine	1891	3215	2187	22	40	807	13.01	. .	. .	13	11.79
Provence	1884	3433	2129	64	(4) 36	835	13.08	. .	. .	22	12.70
Italie	1895	4160	2695	36	(5) 44	721	14.24	. .	. .	26	12.85
Espagne	1891	4109	2665	50	(3) 40	914	* 13.06	. .	. .	22	13.31
France	1897	4269	2720	36	24	808	13.60	. .	. .	16	12.91

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

(2) Classe unica.

(3) Oltre a 48 di 3ª classe distinta.

(4) Oltre a 42 di 3ª classe distinta.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		NUMERO delle cuccette			VELOCITÀ				
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe	desunta dalla prova speciale	raggiunta nei viaggi			
								per l'America Settentrionale		per l'America Meridionale	
		Numero dei viaggi	Velocità media	Numero dei viaggi	Velocità media						
<i>White Star Line.</i>											
Celtic **	1901	20904	13449	433	350	1468	* 16.01	1	16.26		
Cedric **	1903	21035	13519	360	853	1798	* 16.04				
Republic **	1903	15378	9742	362	252	2268	* 14.07	15	14.68		
Romanic **	1898	11394	7416	331	240	1565	* 15.30	24	14.25		
Canopic **	1900	12007	7717	244	250	1700	* 15.26	28	14.54		
Cretic **	1902	13518	8663	342	52	2103	* 13.90	14	14.37		
<i>Lloyd Italiano.</i>											
Florida **	1905	5112	3231			1526	14.70	5	13.08	3	13.47
Mendoza **	1905	7217	4703	118		1376	13.50			7	14.14
Indiana **	1905	5106	3227			1440	13.52	5	12.62	3	13.21
Luisiana **	1906	4983	3061			1530	15.03	4	13.35	1	14.26
Cordova **	1906	4818	3106			967	15.30			3	14.60
Virginia **	1906	5181	3161	20		1476	14.74	1	14.10	1	13.57
<i>Siculo-Americana.</i>											
Italia	1904	6366	3949			1800	* 12.51	6	10.71		
San Giorgio **	1907	5960	3708				13.09				
San Giovanni **	1907	5907	3686				14.30				
<i>Lloyd Sabauda.</i>											
Tommaso di Savoia **	1907	7699	4872	174	126	1168	17.51				
Re d'Italia **	1907	6149	3943		(1) 64	1768	13.86				
Regina d'Italia **	1907	6152	3939		(1) 62	1760	14.87				
Principe di Piemonte **	1907	6278	4005			1784	14.78				

(1) Classe unica.

ALLEGATO D.

Noli effettivamente praticati dai vettori
nei mesi di settembre, ottobre, novembre e dicembre 1907

Settembre 1907.

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Ministro degli Esteri o ap- provati dal Com- missariato.	praticati dai vettori
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Sicilia	Genova	Brasile	193 —	178	178
		Plata	205 —	190	190
Sannio	Id.	Nuova York	195 —	182	182
Lombardia	Id.	Plata	205 —	190	190
Il Piemonte	Id.	Nuova Orleans	190 —	174	174
Campania	Id.	Nuova York	195 —	182	182
<i>La Veloce</i>					
Centro America	Genova	Centro America	217.50	200	200
Europa	Id.	Nuova York	205 —	187	187
Savoia	Id.	Plata	202.50	190	190
Città di Torino	Id.	Nuova York	173 —	165	165
Brasile	Id.	Brasile	190.50	178	178
		Plata	202.50	190	190
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
Prinzess Irene	Genova	Nuova York	197 —	187	187
Königin Luise	Id.	Id.	197 —	187	187
König Albert	Id.	Id.	197 —	187	187

(segue) **Settembre 1907.**

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			preposti dai vettori	fissati dal Ministro degli Esteri o ap- provati dal Com- missariato.	praticati dai vettori
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Mendoza	Genova	Brasile	190	178	178
		Plata	200	190	190
Florida	Id.	Nuova York	200	187	187
Indiana	Id.	Plata	200	190	190
Luisiana	Id.	Nuova York	200	187	187
<i>Italia.</i>					
Ravenna	Genova	Brasile	180	168	168
		Plata	190	175	175
Siena	Id.	Brasile	185	173	173
		Plata	195	180	180
Toscana	Id.	Brasile	180	168	168
		Plata	190	175	175
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Hamburg	Genova	Nuova York	205	187	187
Prinz Adalbert	Id.	Plata	190	170	170
Moltke	Id.	Nuova York	205	187	187
<i>La Patria.</i>					
Roma	Napoli	Nuova York	192	182	182
Madonna	Id.	Id.	197	187	187
Venezia	Id.	Id.	187	(1) 182	(1) 182

(1) Nolo provvisorio.

(segue) **Settembre 1907.**

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Ministro degli Esteri o ap- provati dal Com- missariato.	praticati dai vettori
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Montevideo.	Genova	Centro America	200	190	190
Antonio Lopez	Id.	Nuova York	172	162	162
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>					
Re Umberto	Genova	Brasile	173	160	160
		Plata	178	162	162
<i>Anglo-Italiana.</i>					
Calabria.	Napoli	Nuova York	175	165	165
Italia.	Id.	Id.	182	172	172
<i>Transports Maritimes.</i>					
Algérie	Genova	Brasile	168	158	158
		Plata	175	165	165
Formosa.	Id.	Plata	195	185	185
Espagne.	Id.	Id.	175	165	165
<i>White Star Line.</i>					
Cretic	Napoli	Nuova York	212	187	187
Canopic.	Id.	Boston	212	187	187
<i>Lloyd Sabauda.</i>					
Principe di Piemonte . . .	Genova	Nuova York	197	(1) 182	(1) 182
<i>Siculo-Americana.</i>					
San Giorgio	Napoli	Nuova York	187	182	182
Italia.	Id.	Id.	160	149	149

(1) Nolo provvisorio.

Ottobre 1907.

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Ministro degli Esteri o ap- provati dal Com- missariato.	praticati dai vettori
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Sardegna	Genova	Brasile	193 —	178	178
		Plata	205 —	190	190
Umbria	Id.	Plata	205 —	190	190
Liguria	Id.	Nuova York	200 —	187	187
		Brasile	188 —	173	173
Lazio	Id.	Plata	200 —	185	185
Sicilia	Id.	Plata	205 —	190	190
<i>La Veloce.</i>					
Venezuela	Genova	Centro America	217.50	200	200
Nord America.	Id.	Nuova York	190 —	182	182
		Brasile	190.50	178	178
Argentina	Id.	Plata	202.50	190	190
Europa	Id.	Nuova York	205 —	187	187
		Brasile	168.50	156	156
Città di Milano	Id.	Plata	182.50	170	170
Italia	Id.	Plata	202.50	190	190
<i>Norddeutscher Lloyd.</i>					
Neckar	Napoli	Nuova York	192 —	182	182
Prinzess Irene.	Genova	Id.	197 —	187	187
Königin Luise	Id.	Id.	197 —	187	187

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Ministro degli Esteri o ap- provati dal Com- missariato.	praticati dai vettori
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Cordova	Genova	Brasile	190	178	178
		Plata	200	190	190
Virginia	Id.	Plata	200	190	190
Florida	Id.	Nuova York	200	187	187
Mendoza	Id.	Brasile	190	178	178
		Plata	200	190	190
<i>Italia.</i>					
Bologna	Genova	Plata	195	180	180
Ravenna	Id.	Brasile	180	168	168
		Plata	190	175	175
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Bulgaria	Genova	Nuova York	195	172	172
Prinz Oscar	Id.	Plata	190	170	170
Hamburg	Id.	Nuova York	205	187	187
Batavia	Id.	Id.	190	167	167
<i>La Patria.</i>					
Germania	Napoli	Nuova York	192	182	182
Roma	Id.	Id.	192	182	182
Madonna	Id.	Id.	197	187	187

(segue) **Ottobre 1907.**

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Ministero degli Esteri o ap- provati dal Com- missariato.	praticati dai vettori
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Buenos Aires	Genova	Centro America	200	190	190
Manuel Calvo.	Id.	Nuova York	172	162	162
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>					
Minas	Genova	Brasile	173	158	158
		Plata	178	160	160
<i>Anglo-Italiana.</i>					
Perugia	Napoli	Nuova York	175	165	165
Algeria	Id.	Id.	145	135	135
<i>Transport Maritimes.</i>					
Italie.	Genova	Brasile	168	158	158
		Plata	175	165	165
Pampa	Id.	Plata	195	185	185
Plata	Id.	Id.	190	(1) 180	(1) 180
<i>White Star Line.</i>					
Romanic	Napoli	Boston	212	187	187
Cretic	Id.	Nuova York	212	187	187
Canopic	Id.	Boston	212	187	187
<i>Lloyd Sabaud.</i>					
Regina d'Italia	Genova	Plata		(1) 185	(1) 185
Re d'Italia	Id.	Nuova York	197	187	187

(1) Nolo provvisorio.

(segue) **Ottobre 1907.**

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Ministro degli Esteri o ap- provati dal Com- missariato.	praticati dai vettori
<i>Siculo-Americana.</i>					
San Giovanni	Napoli	Nuova York	187	182	182
San Giorgio	Id.	Id.	187	182	182
<i>Unione Austriaca di Navigazione.</i>					
Sofia Hohenberg	Palermo	Nuova Orleans	192	182	182
Francesca	Id.	Nuova York	167	157	157

Novembre 1907.

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettori	fissati dal Ministro degli Esteri o ap- provati dal Com- missariato.	praticati dal vettori
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Sannio	Genova	Nuova York	195 —	182	182
Lombardia	Id.	Plata	205 —	190	190
Campania	Napoli	Nuova York	195 —	182	182
Sardegna	Genova	Brasile	193 —	178	178
		Plata	205 —	190	190
<i>La Veloce.</i>					
Centro America	Genova	Centro America	217.50	200	200
Savoia	Id.	Plata	202.50	190	190
Nord America	Napoli	Nuova York	190 —	182	182
		Brasile	168.50	156	156
Città di Torino	Genova	Plata	182.50	170	170
		Nuova York	205 —	187	187
Europa	Id.	Brasile	190.50	178	178
Brasile	Id.	Plata	202.50	190	190
		<i>Norddeutscher Lloyd.</i>			
König Albert	Genova	Nuova York	197 —	187	187
Neckar	Napoli	Id.	192 —	182	182
Friedrich der Grosse	Genova	Id.	197 —	187	187
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Luisiana	Genova	Nuova York	200 —	187	187
Indiana	Id.	Plata	200 —	190	190
Cordova	Id.	Id.	200 —	190	190

(segue) **Novembre 1907.**

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Ministro degli Esteri o ap- provati dal Com- missariato	praticati dai vettori
<i>Italia.</i>					
Siena	Genova	Plata	195	180	180
Toscana	Id.	Brasile	180	168	168
		Plata	190	175	175
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Moltke	Genova	Nuova York	205	187	187
Prinz Adalbert	Id.	Plata	190	170	170
Bulgaria	Id.	Nuova York	195	172	172
<i>La Patria.</i>					
Venezia	Napoli	Nuova York	187	187	187
Germania	Id.	Id.	192	182	182
Roma	Id.	Id.	192	182	182
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Montserrat	Genova	Centro America	200	190	190
Montevideo	Id.	Nuova York	172	162	162
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>					
Río Amazonas	Napoli	Brasile	173	158	158
		Plata	178	160	160
Re Umberto	Id.	Brasile	173	160	160
		Plata	178	162	162

(segue) **Novembre 1907.**

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Ministro degli Esteri o ap- provati dal Com- missariato.	praticati dai vettori
<i>Anglo-Italiana.</i>					
Calabria	Napoli	Nuova York	175	165	165
Italia	Id.	Id.	182	172	172
Perugia	Id.	Id.	175	165	165
<i>Transports Maritimes.</i>					
Algérie	Genova	Brasile	108	158	158
		Plata	175	165	165
Formosa	Id.	Plata	195	185	185
Espagne	Id.	Id.	175	165	165
<i>White Star Line.</i>					
Republic	Napoli	Nuova York	212	187	187
Romanic	Id.	Boston	212	187	187
Cretic	Id.	Nuova York	212	187	187
<i>Società Anonima Genovese.</i>					
Governor	Genova	Plata	155	145	145
<i>Lloyd Sabauda.</i>					
Principe di Piemonte . . .	Genova	Nuova York	197	(1) 182	(1) 182
Re d'Italia	Napoli	Id.	197	187	187
Tomaso di Savoia	Genova	Plata	225	(1) 190	(1) 190
<i>Siculo-Americana.</i>					
Italia	Messina	Nuova York	160	149	149
San Giovanni	Napoli	Id.	187	182	182

(1) Nolo provvisorio.

Dicembre 1907.

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Ministro degli Esteri o ap- provati dal Com- missariato.	praticati dai vettori
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>					
Liguria	Genova	Nuova York	200 —	187	187
Umbria	Id.	Plata	205 —	190	190
Sannio	Id.	Nuova York	195 —	182	182
Sicilia	Id.	Brasile	193 —	178	178
		Plata	205 —	190	190
<i>La Veloce.</i>					
Venezuela	Genova	Centro America	217.50	200	200
Argentina	Id.	Brasile	190.50	178	178
		Plata	202.50	190	190
Italia	Id.	Brasile	190.50	178	178
		Plata	202.50	190	190
Nord America.	Id.	Nuova York	190 —	182	182
<i>Norddeutscher Lloyd</i>					
Königin Luise	Genova	Nuova York	197 —	187	187
<i>Lloyd Italiano.</i>					
Virginia	Genova	Brasile	190 —	178	178
		Plata	200 —	190	190
Florida	Napoli	Nuova York	200 —	187	187
<i>Italia.</i>					
Bologna	Genova	Brasile	185 —	173	173
		Plata	195 —	180	180
Ravenna.	Id.	Brasile	180 —	168	168
		Plata	190 —	175	175

(segue) **Dicembre 1907.**

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dal vettori	fissati dal Ministro degli Esteri o ap- provati dal Com- missariato.	praticati dal vettori
<i>Hamburg-Amerika Linie.</i>					
Hamburg	Genova	Nuova York	205	187	187
<i>Cyp. Fabre & Cie.</i>					
Madonna	Napoli	Nuova York	197	187	187
Venezia	Id.	Id.	187	187	187
<i>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</i>					
Antonio Lopez	Genova	Centro America	200	190	190
<i>Anglo-Italiana.</i>					
Algeria	Napoli	Nuova York	145	135	135
<i>Transports Maritimes.</i>					
Pampa	Genova	Brasile	183	173	173
		Plata	195	185	185
Plata	Id.	Plata	190	180	180
<i>White Star Line.</i>					
Canopic	Napoli	Boston	212	187	187
<i>Lloyd Subaudo.</i>					
Regina d'Italia	Genova	Nuova York	197	182	182
<i>Ottavio Zino.</i>					
Equità	Genova	Brasile	160	148	148
		Plata	165	153	153

(segue) **Dicembre 1907.**

PIROSCAFI	Porto di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
			proposti dai vettori	fissati dal Ministro degli Esteri o ap- provati dal Con- missariato.	praticati dai vettori
<i>Unione Austriaca di Navigazione.</i>					
Francesca	Napoli	Plata	170	160	160
<i>Siculo-Americana.</i>					
San Giorgio	Napoli	Nuova York	187	182	182

ALLEGATO **II**.**Parere del Consiglio superiore di marina.**

(13 dicembre 1907)

Presenti: vice-ammiraglio GUALTERIO, *presidente*. Membri onorari: tenente generale del genio navale MASDEA, vice-ammiraglio DE ORESTIS, direttore generale PAGES, maggior generale macchinista GENARDINI, contrammiraglio LEONARDI CATTOLICA. Membro straordinario FIORITO, direttore generale della Marina mercantile.

Con nota del 9 dicembre 1907 il Ministero partecipa che in seguito al mancato accordo fra il Commissariato dell'emigrazione e la maggior parte dei vettori circa la determinazione dei noli massimi pel trasporto degli emigranti durante il 1° quadrimestre 1908, questo Consiglio è chiamato a dare il proprio parere sulla controversia, a tenore dell'art. 14 della legge 31 gennaio 1901, num. 23.

Udite le considerazioni in proposito svolte dal relatore, il Consiglio ha preso conoscenza della relazione del Commissariato della emigrazione e degli annessi documenti, dai quali risulta che stante l'aumento verificatosi nel prezzo dei carboni e la previsione, per l'anno venturo, di un certo rallentamento nel movimento dei passeggeri in partenza, il Commissariato stesso avrebbe consentito un aumento di lire 3 sui noli attuali per la linea del Nord ed un aumento di lire 6 quanto alla linea del Sud, sulla quale maggiormente grava il rincaro del combustibile, senonchè la quasi totalità dei vettori non aderì alle proposte dell'Ufficio predetto ed invocò aumenti in misura assai più elevata allegando principalmente, oltre alle accresciute spese di esercizio, la diminuzione nelle partenze che, secondo quanto essi affermano, sarebbe dovuta

ad una vera crisi nel movimento emigratorio. La Direzione Generale della Marina mercantile si associò alle proposte del Commissariato.

Esaminate e vagliate accuratamente le ragioni addotte dai singoli vettori e tenuti presenti anche i pareri dati dalle Camere di commercio del Regno (fra le quali soltanto quella di Genova propone considerevoli aumenti nei noli attuali, mentre le altre concordemente esprimono l'avviso che questi siano mantenuti invariati), il Consiglio ha ritenuto giustificate le considerazioni esposte dal Commissariato. Invero, quanto alle spese di esercizio, sebbene non possa negarsi che un certo rialzo si sia verificato nel prezzo dei carboni, esso non è così notevole come asseriscono i vettori ed è in parte compensato dalla diminuzione nei noli pel trasporto del combustibile, mentre d'altro canto il costo del vitto non è nel complesso cresciuto, trovando il rincaro di alcuni generi alimentari larga compensazione nella rilevante diminuzione avveratasi nel prezzo del vino. Parimenti l'aumento di prezzo della mano d'opera e dei lubrificanti è di poca entità e non può influire sensibilmente sull'ammontare complessivo delle spese di esercizio.

Per quanto poi riflette le condizioni generali del traffico, non sembra possa sostenersi che esse siano peggiorate in modo permanente. Infatti alla diminuzione nelle partenze fa riscontro un considerevole aumento nei ritorni e d'altronde, secondo quanto risulta dalle notizie raccolte dal Commissariato, siffatta recrudescenza nei rimpatri non deve considerarsi come un fenomeno eccezionale, indizio di una crisi nel movimento della emigrazione, ma bensì come un fatto normale che suole ripetersi ogni anno, essendo frequente il caso che gli emigranti scelgano per ritornare presso le famiglie l'epoca delle feste natalizie, la quale coincide anche colla sospensione dei lavori all'aperto, dovuta allo incominciare della stagione invernale. Aggiungesi che ad accentuare il movimento di rimpatrio concorre quest'anno l'avvicinarsi della elezione Presidenziale, che produce sempre ristagno di affari e diminuzione di lavoro.

Infine, a prescindere dalle considerazioni di dettaglio ora accennate, il Consiglio ha osservato in linea più generale che scopo

evidente della legge sull'emigrazione e della determinazione dei noli non è quello di proteggere ed incoraggiare l'industria del trasporto degli emigranti, sibbene di procurare a questi una efficace tutela; e fino a quando risulti che i vettori pagano ai loro agenti provvigioni così laute, come quelle attuali, non sarebbe giustificato un rialzo nei noli, che in definitiva si tradurrebbe in un ulteriore aumento delle provvigioni e verrebbe a favorire la emigrazione artificiosa; la quale invece, siccome nociva, deve essere repressa.

Riassumendo adunque ed udite anche le informazioni date dal Direttore Generale della Marina Mercantile circa il computo che ha servito di base per determinare la misura degli aumenti proposti dal Commissariato, il Consiglio è venuto nella persuasione che siffatti aumenti corrispondano equamente al lieve aggravio constatato nelle spese di esercizio ed alla diminuzione che si prevede, per l'anno venturo, nelle partenze di emigranti, e che convenga quindi approvare le proposte stesse, tanto più che, qualora le condizioni del traffico fossero per peggiorare notevolmente, l'articolo 14 comma 5° della legge 31 gennaio 1901 darebbe il mezzo di variare i noli anche nel corso del quadrimestre.

Il Consiglio ha pure preso in esame la richiesta della "Veloce", che sia data migliore classificazione ai piroscafi "Città di Milano", e "Città di Torino", che al piroscafo "Europa", si accordi un nolo superiore a quelli di prima classe, nonchè la richiesta della Siculo-Americana per una migliore classificazione dei vapori "San Giovanni", e "San Giorgio"; ma, avuto riguardo alla velocità da essi sviluppata (e per i primi due anche al loro limitato tonnellaggio ed al non molto soddisfacente assetto interno), si è ritenuto che nessuna di tali domande sia giustificata.

Pertanto

IL CONSIGLIO

associandosi alle conclusioni del Relatore, opina che, non avendo i vettori addotto nei loro ricorsi valide ragioni per giustificare gli aumenti dei noli nella misura da essi richiesta, siano da approvarsi le proposte del Commissariato dell'emigrazione; e cioè:

1° che i noli per la linea del Nord siano da aumentarsi di lire 3 e quelli per la linea del Sud di lire 6;

2° che si debbano mantenere invariati i noli attualmente assegnati ai piroscafi " Città di Milano, „ " Città di Torino, „ " Europa, „ " San Giorgio „ e " San Giovanni „.

Firmati: LEONARDI CATTOLICA, GENARDINI,
PAGES, FIORITO, DE ORESTIS, MASDEA,
GUALTERIO.

INDICE

Decreti e relazione sui prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti nel primo quadrimestre dell'anno 1908.

Decreto del Ministro degli affari esteri e deliberazione del Commissariato dell'emigrazione, relativi ai noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 1° quadrimestre 1908:

A) Decreto del Ministro degli affari esteri	PAG. 3
B) Deliberazione del Commissariato dell'emigrazione	" 10
Relazione sui noli massimi per il trasporto degli emigranti nel 1° quadrimestre 1908	" 12

Allegati alla relazione:

ALLEGATO A) Noli massimi stabiliti dal 1° quadrimestre 1902 fino al 1° quadrimestre 1908, confrontati coi noli proposti dai vettori e con quelli che il Commissariato avrebbe appro- vato per quest'ultimo quadrimestre	" 31
ALLEGATO B) Noli praticati in alcuni porti esteri per il tra- sporto dei passeggeri di 3 ^a classe	" 48
ALLEGATO C) Piroscafi addetti al trasporto degli emigranti dai porti italiani alle Americhe	" 67
ALLEGATO D) Noli effettivamente praticati dai vettori nei mesi di settembre, ottobre, novembre e dicembre 1908	" 72
ALLEGATO E) Parere del Consiglio superiore di Marina	" 85