

giore per quanto ciò possa essere di nocu-
mento a questa linea per l'allungamento del
percorso, che le apporta e per la sostitu-
zione di curve e controcurve al rettilineo
ora esistente.

Ma veda ognuno quale attendibilità, quale
serietà possono avere questi immaginari
calcoli e bisogni in presenza dei matematici
preventivi di chi ha con tanta sapienza, di-
ligenza ed imparzialità allestito il progetto
della linea.

Ma non basta. Alla Giunta di Nizza Mon-
ferrato parve che non fossero sufficienti al
suo assunto quelle supposte maggiori spese
e soggiunse, che « mentre la somma pre-
« ventivata per Valle Bogliona corrisponderà
« alla realtà stante la compattezza (?) del
« terreno, quella invece per Valle Cervino
« subirà come è *probabile* (oh!) un sensibile
« aumento per le condizioni geologiche dei
« terreni fra Alice Belcolle e Nizza di na-
« tura franosa e specialmente per la fon-
« dazione del ponte sul Belbo presso Cerreto
« e del viadotto in valle Gherlobbia presso
« la Bazzana.

Ma è ovvio il rispondere, che il Giamba-
stiani tanto si preoccupò delle condizioni
geologiche dei terreni da attraversare al
punto da presentare a conferma degli studi
fatti una completa planimetria, ove sono
segnate colla massima cura pei due trac-
ciati i *diversi terreni secondo la varia loro
natura geologica*, e non è certo a credersi,
che il Giambastiani abbia presentato tale
lavoro come *inutile* documento, dovendo in-
vece ritenersi (non si potrebbe altrimenti)
che ne abbia tenuto il debito conto ne' suoi
preventivi, a cui niuno certo vorrà credere
abbiano a prevalere contrarii apprezzamenti
che non si sa a che sieno appoggiati.

(Continua)

Un Discorso dell'On. Raggio

Mentre si discuteva alla Camera il pro-
getto sulla marina mercantile, l'on. Raggio
pronunciò un importante discorso, il quale
dimostra quanta sia la di lui competenza in
simile materia. Crediamo opportuno riportare
qui per intero il discorso dell'on. Raggio.

« Dopo i tanti discorsi che si sono fatti su questo
importante disegno di legge, da persone che hanno
in questo argomento molta maggior competenza
di quella che io possa avere, può dirsi che le ra-
gioni tanto in favore che contro siano state tutte
esposte. Onde io avrei rinunciato a parlare ultimo
se non avessi sentito il dovere di ringraziare tanti
miei colleghi che vollero in questa discussione be-
nevolmente nominarmi; del che sono loro gratis-
simo. Specialmente però mi piace ringraziare l'on.
De Zerbi, che volle ieri nel suo brillante discorso
lodare la mia iniziativa.

« È vero, or sono tre anni, mi riuscì costituire
una Società col capitale di 16 milioni di lire, per
esercitare la industria marittima senza alcun sus-
sidio, nè mai richiesto, nè dato mai dal Governo.

« Anzi il mio primo piroscalo da questa idea e da
questo concetto prese il suo nome, e fu tra quelli
della navigazione libera che passarono per i primi
gli stretti. Ma che ne avvenne, signori, di questa
Società? Ve lo disse ieri l'on. De Zerbi: dovette
vendere la sua flotta di 12 grossi piroscali e scio-
gliersi, liquidando una perdita reale di oltre due
milioni sopra un capitale effettivamente versato di
L. 11,500,000.

« Questo dico per provare l'inesattezza delle
asserzioni dell'on. Franchetti che è contrario alla
legge presente e che nell'interesse delle sue sup-
posizioni, assicurava che la marineria è piuttosto
in aumento che in decadenza.

« Ma, onorevole Franchetti, non fidiamoci troppo
della esattezza delle cifre delle statistiche, alla
quale io non credo troppo. D'altronde non con-
vengono neppure a lei queste stesse statistiche,

perchè ieri con le cifre alla mano si dimostrò dal-
l'on. Randaccio che non vi era aumento, ma una
decadenza deplorabile nella nostra marineria mer-
cantile.

« Eppoi facciamo i conti un po' all'antica.
Quando è che un'industria si può dire più o men
prospera? Quando più o meno rimunerata il capitale
in essa impiegato. Ora voi avete sentito come la
mia Società fu remunerata!

« Ma l'on. Franchetti potrebbe rispondermi: sig.
Raggio, voi non siete stato capace di amministrare
bene questa Società; voi non avete dato un indir-
izzo giusto e preciso a questa industria; e tanto
peggio per voi! Questo può essere vero e sarà
anche vero. Ma dovunque io rivolga lo sguardo,
qualunque armatore io interroghi, qualunque bi-
lancio di Società di navigazione io esamini, vedo
che su per giù navigano tutti nelle stesse acque
più o meno infelici; ed anzi la Società di naviga-
zione generale italiana, che è sovvenzionata dal
Governo con più di 9 milioni all'anno, non ha
potuto dare interessi ai suoi azionisti nel suo e-
sercizio del 1884.

« Questo deve convincere ciascuno di voi della
crisi che affligge la nostra marineria mercantile;
crisi che, se non è scongiurata dall'approvazione
di questa legge, la condurrà a morte indubbiamente
f.a poco. Ora dobbiamo noi aiutarla o la-
sciarla morire?

« Parliamoci franco; questa è la questione, poichè,
o signori, è inutile dissimularlo, a nulla gioverà
questa legge se non si votano i premi di naviga-
zione, che sono quelli che destano la maggiore
opposizione.

« Io sarò brevissimo, ma mi sforzerò di provare
la necessità di questa disposizione transitoria di
legge, senza darmi pensiero dei dogmi dell'una e
dell'altra scuola.

« Noi abbiamo bisogno di una marineria mer-
cantile per due grandi motivi, uno militare e l'altro
economico.

« L'obbiettivo militare vi fu sufficientemente
spiegato da tutti gli oratori, i quali vi dimostrarono
largamente la necessità della marineria mer-
cantile per sussidiare la nostra marineria da guerra.
Si parlò in genere del personale di mare; ma vi
è una circostanza di fatto che mi piace accennare,
ed è quella che si riferisce al personale di mac-
china, del quale già si comincia a sentire deficienza
con non scarso danno di questa disgraziata
industria. Il mestiere del marinaio è duro, ma è
ancora più duro il mestiere della maggioranza
del personale di macchina. Bisogna pensare che
questo personale deve rimanere per sei ore conse-
cutive nella camera di generazione del vapore, a
una temperatura di 40 o 45 gradi e che in certe
macchine bisogna maneggiare a forza di braccia
e di pale quasi 100,000 chilogrammi di carbone
ogni 24 ore; capirete quindi, o signori, che questo
personale non si può improvvisare, e neppure può
addestrarsi solo con le scuole. Io sono persuaso,
che se la marineria regia dovesse crearsi questo
personale, istruendolo appositamente, dovrebbe far
viaggiare due o tre vapori tutto l'anno espressamente
per tale scopo.

« La prova di questa deficienza ve la può dare
anche l'on. ministro della marineria, perchè se
ben mi ricordo, ultimamente, quando dovette ar-
mare gran parte della flotta, si trovò in imbarazzo
appunto pel personale di macchina, ed io stesso
mi ricordo quanto fui imbarazzato quando dovetti
equipaggiare i bastimenti della flotta della mia
Società.

« Ora, è facile comprendere che, se, al momento
del bisogno possa per avventura mancare questo
personale, che è indispensabile, ci troveremo
nell'impossibilità di servirci di quelle navi, per le
quali noi abbiamo profusi tanti e poi tanti milioni,
nella speranza che un giorno avrebbero potuto
rendere utili ed immensi servizi al paese. Sarebbe
proprio il caso di dire che a noi avverrebbe lo
stesso che a colui, il quale possedesse una grande
cassa forte, e che al momento del bisogno, invece
di biglietti banca, non vi trovasse che carta straccia.

« Ma sopra questo io non aggiungerò altro. Mi
sforzerò invece di dirvi qualche cosa per provarvi
il vantaggio che l'incremento della marineria mer-
cantile può arrecare all'economia generale del paese,
e specialmente all'agricoltura.

« Già da qualche anno un benemerito cittadino
vi indicò la strada che l'Italia deve seguire, se
vuole mitigare la durezza della crisi che aggrava
la principale delle nostre industrie, l'agricoltura,
crisi che noi abbiamo tutti deplorata tanto, in una
recente discussione avvenuta alla Camera. Questo
benemerito cittadino, il Cirio, è quello che di-
mostrò di quante ricchezze potremmo disporre se
potessimo arrivare a concorrere coi prodotti della
nostra terra privilegiata dal sole sopra i grandi
mercati del nord di Europa, e specialmente del-
l'Inghilterra; poichè solo nel mercato di Londra,

in un giorno della settimana, in bestiame soltanto
si fanno vendite per 40 o 45 mila lire sterline,
vale a dire per più di un milione di franchi. Io
non vi parlo delle contrattazioni che si fanno in
spiriti, in vini, in uova, in legumi, in canape, in
tanti prodotti italiani. Il Cirio cercò d'introdurre
questi nostri prodotti, non solo nei principali mer-
cati inglesi, come quei di Glasgow e Liverpool;
ma anche in Amsterdam, in Rotterdam, ed in
altre parti del Baltico.

« Però nonostante che egli con la sua grandis-
sima attività, ed intelligenza abbia ottenuto dalle
ferrovie estere grandi facilitazioni di trasporto cu-
mulativo, pure non arrivò e non arriva ancora a
dare quello sviluppo che egli potrebbe dare a que-
ste industrie, e che l'Italia ha il diritto di pre-
tendere per la sua feracità e procacità del suo clima.
E perchè? Perché i mezzi di comunicazione di cui
si servono le altre nazioni, come il Portogallo, la
Spagna e la Grecia, gran parte del mezzogiorno
della Francia, sono marittimi e non sono terrestri.

« Basta solo il riflettere che per via di mare non
si deve pensare nè al costo del Piano stradale, nè
alle espropriazioni che ha costato, nè alle rotaie,
nè al personale di sorveglianza, nè alla manuten-
zione della strada, per arguire che la tariffa dei
trasporti per mare debba essere molto inferiore
alla tariffa dei trasporti per terra.

« Infatti da Milano a Londra, per quanti sforzi
si siano fatti dalle varie Società di strade ferrate
interessate per questi percorsi a vagono completo
non si spende meno di lire 92 la tonnellata.

« Ora da Milano alla stessa destinazione ci si
potrebbe arrivare per mare, via Genova London
Bridge, con 30 o 35 lire. Esaminate questa diffe-
renza di prezzo per arrivare sopra il mercato di
Londra, e voi vedrete come, profittando di questa
economia di trasporto, noi potremmo coi nostri
prodotti affrontare la concorrenza coi prodotti delle
altre nazioni nelle stesse nostre condizioni di clima,
con grande vantaggio della nostra esportazione
agricola.

« E quello che dico per il mercato di Londra
tanto più calza per gli altri mercati più lontani,
sempre per la stessa ragione che il trasporto per
mare costa meno di quello per terra. Ora se noi
avessimo linee settimanali che partissero dai diversi
punti dell'Italia con velocità stabilite necessarie,
e proporzionate al bisogno, è evidente che largo
e vastissimo campo si aprirebbe alla nostra espor-
tazione ed alla nostra ricchezza agricola.

« Mi pare che queste considerazioni dovrebbero
meritare la vostra benevola attenzione; e ricor-
dandomi della grande preoccupazione vostra e mia
il giorno in cui si diffuse la notizia dell'aumento
di 15 lire sul dazio d'entrata del bestiame in
Francia, ne traggio argomento per osservare che
noi con questo mezzo di trasporto avremmo un
compenso non solo sufficiente a distruggere l'au-
mento di questo dazio, ma di metterci anzi in
grado non solo di far diminuire questo genere di
esportazione, ma anzi di grandemente aumentarlo.

« Ma vi ha di più, noi dobbiamo pensare anche
alla nostra esportazione manifatturiera, ed agricola
al di là degli stretti, e specialmente negli Stati
d'America, dove sono circa 600,000 italiani che
molto volentieri darebbero la preferenza alle der-
rate della loro madre patria.

« Or bene fra l'Italia e l'America del Sud vi
sono benemerite compagnie, che con gravi sacrifici
rendono immensi servizi alla nostra esportazione,
anzi al Plata si avviano per diverse volte al mese
carichi completi di riso, di olio, di vini, di farine,
di paste, di marmi, di pietre da pavimento, perfino
delle migliaia di casse di zolfanelli. Eppure quelle
Società non hanno mai preso alcuna sovvenzione
dal Governo, nell'interesse del quale fanno anche
il servizio postale, portando una lettera per dieci
centesimi. Bella risorsa davvero!

(Continua)

Bernardo Sogno

Torino, 14 Maggio 1885.

Mentre la massima parte dei graziosi e-
difici annessi alla fu Esposizione di Torino,
cadono sotto il piccone demolitore, alcuni
pochi rimangono qua e là, quasi a mesto
ricordo del passato. Fra questi è da anno-
verarsi il Padiglione Russo già occupato
dal *Ristorante dell'Europa*, che, ridipinto a
nuovo e leggermente modificato nell'interno,
venne tolto in affitto dal nostro compaesano
(di Ponzone) sig. Bernardo Sogno successore
del Cirio nel noto emporio gastronomico di
Via al Palazzo di Città. E Venerdì, venne
inaugurato il nuovo elegantissimo Ristorante