

pletamente soffocata, di sicuro immensamente ridotta. Ne volete una prova? Eccola subito.

« Nel Pacifico non vi fu ancora una linea di navigazione a vapore italiana che abbia osato di avventurarsi in quel mare. Sulle rive del Pacifico vi sono circa 200,000 italiani; ove la *Pacific Steam Navigation Company*, regna dispotica e sovrana, e non permette con la misura delle sue tariffe a nessun'altra Compagnia di fargli concorrenza e spaventa qualunque armatore o Società italiana colla potenza della sua posizione dal tentarla senza alcun premio o sovvenzione dal Governo e fa in modo così che tutta l'esportazione provenga da porti inglesi diretta ai porti del Pacifico. Mi ricordo che una importante casa di commercio di Callao mi scriveva che non gli conveniva di rinnovare l'ordinazione di 100 sacchi di riso dall'Italia, perchè dovendo questa merce subire trasbordi a Montevideo e Valparaiso per arrivare al Callao dall'Italia, essa quasi sempre giungeva in cattive condizioni, e tante volte giungeva con sensibilissimi ritardi per le mancate coincidenze dei vapori ai punti di trasbordo.

« Aggiungeva poi la casa di Callao quest'osservazione; che la *Pacific Steam Navigation Company* faceva buonissimi prezzi di trasporto per le provenienze dirette dall'Inghilterra, mentre alzava le sue tariffe al punto di trasbordo per impedire l'esportazione che non fosse inglese e favorire così i suoi connazionali.

« Ecco una prova evidente di ciò che poc'anzi vi affermai, che cioè non avendo linee italiane che partono direttamente dall'Italia, l'esportazione italiana si rende quasi se non impossibile almeno difficile.

« Infatti la colonia del Pacifico fece vive istanze, or sono cinque o sei mesi, per mezzo del suo rappresentante al nostro Governo, perchè spingesse qualche Società ad esercitare questa linea, facendo risaltare i benefici che ne sarebbero derivati, non solo alla Società stessa per il gran traffico che coll'esportazione dall'Italia si potrebbe stabilire, ma anche al paese.

« Il ministero mandò questa istanza alle diverse Camere di Commercio, le quali si fecero premura di comunicarla a tutti gli armatori ed a tutte le Società di navigazione; ma nessuna ebbe il coraggio di entrare in questa difficile impresa; e così più di 200,000 italiani sono sempre allo stato di ansiosa aspettativa.

« È inutile, se non ci decidiamo ad allettare il capitale, con qualche modesto compenso, ad entrare in questa industria, la quale per la stessa sua natura è tanto difficoltosa ed incerta, la marineria mercantile italiana sarà presto cancellata dal novero delle marinerie mercantili mondiali; e sarà allora che vi accorgerete, o signori, del danno che ne avrà la vostra produzione agricola.

« Io ho insistito sopra questo punto, perchè desidero che i miei colleghi, che rappresentano le provincie dell'interno dell'Italia, si convincano che questa legge non interessa solo le provincie littorane del regno, ma riguarda pure grandemente gli interessi dei loro mandanti, poichè è indubitato che senza la marineria, essi ne risentiranno grandissimi danni. Ecco perchè sono favorevole ai premi; e senza questi, la legge non serve a nulla, e tanto vale il respingerla affatto.

« Ho poi sentito da qualche oratore, e specialmente dall'onor. Palizzolo nel suo brillante discorso, parlare della necessità di modificare il quaderno di oneri che fa parte integrale delle convenzioni del 1887. Io riconosco pur questa necessità; e sono lieto di trovarmi d'accordo con lui, ma, senza darmi pensiero delle condizioni che potrà stabilire il Governo, nelle trattative che egli farà colla Società Generale di Navigazione, e che noi saremo a suo tempo chiamati ad esaminare, abbia chi di questi si dovrà incaricare per conto dello Stato questi due obbiettivi:

« 1. Lo stabilire dei *maximum* di tariffe di trasporto che siano veramente minimi.

« 2. Che non prolunghi la durata delle convenzioni stesse che hanno ancora una durata di più che sei anni, e prima di stabilire queste tariffe di trasporto s'interrogino le diverse Camere di Commercio delle principali città interessate ed aver così giusto e preciso concetto dei bisogni del commercio e dei viaggiatori.

« In quanto poi alla velocità con cui vorrei che si facessero queste comunicazioni, io mi contenterei degli 11 o 12 nodi all'ora. Pensare a velocità superiori, e specialmente alle 18 o 20 miglia all'ora è assolutamente fuori d'ogni possibilità. Per questa velocità l'onorevole Franchetti mostrava qualche tenerezza nel suo brioso discorso; ma avversario deciso come è della legge mi permetta ch'io diffidi anche delle sue buone intenzioni a questo riguardo.

« Egli diceva infatti che capiva un sussidio o un premio alle compagnie od agli armatori che avessero bastimenti che filando 18, 20 nodi all'ora, potessero rendere in certi momenti dei servizi allo

Stato come incrociatori, come avvisatori e come trasportatori di truppe od altro. Io dico la verità, quello che desidera l'onorevole Franchetti è impossibile, e di questa sua generosità la marineria mercantile a vapore può ringraziarlo, ma non potrebbe se non con sacrifici di molti milioni per parte dello Stato accettare le sue buone grazie. Egli fondava questa sua buona disposizione sulla credenza che quando un vapore di grande velocità non ha bisogno di spingere la sua corsa a 18 o 20 nodi, e ne fa invece 10 o 11, consumerà meno carbone. Questa idea una volta l'aveva un po' anch'io. Ma mi sono dovuto convincere ch'è un grande sbaglio. È vero che un bastimento della stessa portata per fare 18 o 19 nodi deve consumare 200 tonnellate di carbone al giorno, e che per la stessa portata un bastimento che fila 10 nodi ne consuma 20 soltanto. E vedete che differenza, da 20 a 200; ma ciò accade con un altro vapore, con un altro tipo di macchina non sullo stesso vapore.

« E questo io l'ho provato col fatto, perchè nei miei grandi piroscafi che facevano il servizio della linea del Plata, quando facevamo 13 nodi si consumavano 80 tonnellate di carbone circa. Poi, quando stretto dai bisogni dell'economia, mi sono ridotto a fare 11 nodi, credendo di ridurre nella stessa proporzione la consumazione del combustibile, ho trovato che se ne consumava da 58 a 60 tonnellate, e non vi era la convenienza di diminuire la velocità per sì poco risparmio di carbone. E noi c'è anche un'altra ragione. Il personale di macchina poi in caso di diminuzione di velocità non si può diminuire assolutamente.

« Immaginate vapori che consumino 20 tonnellate di carbone; vuol dire che filano 9 nodi e mezzo o 10 nodi; e quindi avete bisogno di 15 persone di macchina.

« Nei vapori invece che facevano 13 nodi in media, io ne aveva 85; e non ho potuto mai ridurli, malgrado tutti gli sforzi che abbiamo fatti, e neppure quando ridussi la loro velocità.

« Quando si devono maneggiare di queste forti quantità di carbone è impossibile farne a meno, e non si ha idea, o signori, dell'esigenze che hanno queste macchine che devono far fare più di 65 a 70 rivoluzioni alla loro elica.

« Ora ritenga la Camera che non vi è che una linea nel mondo che possa far fare ai suoi vapori 18 o 19 nodi e che possa sostenersi, ed è la linea del Nord-America con l'Inghilterra. Ma vi sono molte ragioni che spiegano questo fatto.

« Prima di tutto una emigrazione esorbitante fra l'Inghilterra e l'America e la ricchezza dei componenti di questa emigrazione. Lì si parla di noli di 50 o 60 lire sterline per posto di prima classe per un percorso che è la metà, per esempio, di quello fra l'Italia e la Plata ove i prezzi pure di prima classe sono da 700 e 800 franchi.

« E poi c'è un'altra ragione e di ordine veramente economico; 200 tonnellate di carbone al giorno si possono consumare precisamente in questa linea fra New York e Liverpool o Southampton giacchè in partenza il carbone costa 14 franchi, e all'arrivo in America costa 4 dollari circa e non è perciò una gran spesa.

« Ma figuratevi invece che si stabilisse la stessa velocità fra Buenos-Ayres e l'Italia e si consumassero 200 tonnellate di carbone al giorno a circa 60 franchi, prezzo del carbone al Plata, sarebbero 12,000 franchi al giorno di spesa e vedete l'impossibilità di pensare a queste velocità e contentarsi di più modeste proporzioni.

« Se poi noi inizieremo, seguendo l'esempio di altre nazioni, una politica coloniale, alla quale io darò il mio voto se i criteri ai quali quella politica s'informa, mi soddisfaranno, e che ancora ben non conosco, è evidente che non potremo trarne alcun vantaggio se non avremo la marineria mercantile che possa fare frequenti e regolari viaggi fra l'Italia e i paesi che andremo colonizzando.

« Ma altre considerazioni occorre fare relativamente a questo disegno di legge ch'io desidero venga approvato.

« Bisogna tener conto dell'art. 6, come è stato proposto dal Governo, e benchè cancellato dalla Commissione rimetterlo al suo posto, anzi chiarirlo meglio per impedire che una nave possa cambiare di nazionalità e di bandiera. È avvenuto in questi giorni un fatto, che merita di essere ricordato a questo riguardo.

« Noi avevamo un velocissimo vapore, il *Stirling Castle*, ossia *Nord America*. Questo vapore esercitava per conto di benemeriti armatori colla nostra bandiera e grande soddisfazione di chi doveva portarsi in pochissimo tempo in quelle contrade, la linea del Plata coll'Italia. Orbene, l'Inghilterra, in previsione della guerra con la Russia, l'ha noleggiato, e quel bastimento ha cambiato bandiera ed ora sta in Malta a disposizione dell'Inghilterra, in ragione di circa 100,000 franchi al mese se sta fermo in Malta e 150,000 se deve navigare.

« Io certo non posso trovar a dire a questi armatori se fecero quest'operazione; vi hanno trovato il loro tornaconto, e siccome non avevano alcun obbligo col Governo italiano hanno fatto benissimo. Ma figuriamoci un momento che l'Italia potesse per avventura essere coinvolta in una conflagrazione Europea. La più gran parte del suo campo d'azione dovrebbe essere sul mare, ed essa sarebbe priva di questo piroscafo che per la sua eccezionale rapidità avrebbe potuto renderle immensi servizi. Ecco perchè voto questa legge che coll'adozione dell'articolo 6 metterà il paese al coperto di questo pericolo.

« Ma, v'è un'altra considerazione da fare. Fra sei anni si devono rinnovare le convenzioni di navigazione. Evidentemente ci sono ancora dei punti del continente italiano non ancora ammessi al beneficio delle ferrovie; vi sono le isole. È impossibile lasciare e questi punti del continente e le nostre isole separate da noi e non allacciate da una linea di comunicazione regolare e postale, e bisognerà bene rinnovare contratti o convenzioni di navigazione colla Società che attualmente esercita questa linea o con altri. Ma è evidente che se non vi sarà nessuno che sarà in grado di esercitare per mancanza di marineria mercantile, non essendovi concorrenza, bisognerà naturalmente subire i patti che la sola Società esistente pretenderà. Ponderate l'inconveniente.

« Io avrei altre cose da dire, ma mi riservo di parlare alla discussione degli articoli e qui mi fermo.

« Signori, la necessità di questa legge oltre gli oratori che mi hanno preceduto, vi è stata largamente e solennemente dimostrata da una Commissione d'inchiesta da voi stessi nominata, e che deve perciò meritare la vostra fiducia, votatela senza alcun timore e ritenete che un giorno non avrete che a congratularvi di aver dato il voto favorevole a questo disegno di legge, e di avere salvato questa nobilissima industria con poco aggravio delle finanze dello Stato. (*Bravo! Bene!*)»

## Corrispondenze

Nizza Monferrato — Ci scrivono:

La città nostra, in cui non difetta lo spirito d'associazione, mancava assolutamente di una società di mutuo soccorso fra i militari in congedo ed i reduci dalle patrie battaglie, che si contano in discreto numero fra di noi. Nacque perciò in alcuni l'idea di costituire una tale associazione, destinata a recare non indifferenti vantaggi a quelli che ne facessero parte. L'idea essendo buona, si pensò subito a mandarla ad effetto, ed il giorno 14 corrente la società venne costituita. Venne di già tenuta la prima adunanza, a cui presero parte circa duecento soci, e si nominò una commissione per la formazione del regolamento per la novella società. Mentre questa commissione attende al suo incarico, nuove adesioni giornalmente giungono, sicchè tutto fa credere che i componenti la nuova associazione, raggiungeranno se non sorpasseranno la cifra di trecento. Questa nuova forma in cui si manifesta lo spirito d'associazione cittadino, dimostra come questo sia vivo, e voi permetterete che per mezzo del vostro pregiato giornale, auguri alla testè costituita associazione una lunga e prospera esistenza.

\*\*\*

Spigno Monferrato, 15 Maggio 1885.

Dateci un Sindaco — Per la rinuncia del signor Spingardi Carlo, questo comune trovavasi ormai da cinque anni senza sindaco. In questo lasso di tempo il comune fu ridotto in tristi condizioni, vi sono aziende e vertenze d'affari da definire, lo sanno le autorità, i consiglieri, e tutti gli amministratori. Questa popolazione sente infiniti bisogni e trova quindi necessario che si faccia la nomina del Capo dell'amministrazione comunale. Ne fa perciò appello alle autorità per quegli incumbenti che sono del caso, onde avvenga tale nomina, e fa voti che la scelta cada su persona animata unicamente dall'idea del pubblico bene, voglia e sappia promuovere i necessari provvedimenti.