

Roma, 17 Giugno 1917

ECCELLENZA,

Ottempero per il momento nel modo consentitomi dalla brevità del tempo e dalle circostanze, all'impegno preso con V. E. nel lungo convegno accordato al Comm. Mylius, Presidente dell'Associazione Cotoniera Italiana, e a me in rappresentanza del Comitato Esecutivo dell'Istituto Cotoniero Italiano.

NB. - Sarà bene avvertire che l'Istituto Cotoniero Italiano e l'Associazione Cotoniera lavorano in perfetta concordanza. L'Istituto Cotoniero Italiano è una Istituzione sorta sotto l'egida dell'Associazione Cotoniera Italiana; fu costituito con atto notarile, regolarmente registrato, per esercitare certe funzioni ed assumere quindi impegni finanziari che l'Associazione Cotoniera non poteva assumere. Ne fanno parte quasi tutti i filatori del Regno; il Consiglio è composto di Delegati eletti con criterio proporzionale dagli aderenti divisi per regione: Piemonte, Lombardia, Veneto, Liguria, Italia Centrale e Italia Meridionale. Da tutti gli aderenti assieme sono nominati membri del Consiglio: il Presidente del Consiglio Generale dell'Istituto, Senatore Ponti, il Comm. Mylius, Presidente dell'Associazione Cotoniera Italiana, Costanzo Cantoni, ex Presidente dell'Associazione Cotoniera Italiana.

L'Istituto Cotoniero Italiano per la sua natura giuridica risponde finanziariamente degli impegni assunti.

Ritenuto che possa essere preferito da V. S. adotterò uno stile quasi come di appalti, ovunque mi sia permesso per riuscire chiaro.

**Sintesi del convegno con S. E. On. De Nava:**

Determinato il fabbisogno di cotone, esperire tutte le pratiche per l'approvvigionamento di cotoni a) a prezzi ragionevoli; b) a qualunque costo.

A seconda delle previsioni formulare o meno un progetto di limitazione di lavoro onde affrontare il gravissimo problema con una misura organica di Stato e con la eventuale introduzione di limitazioni nelle esportazioni.

Per la determinazione del fabbisogno di cotone sarà bene cominciare dall'esame delle importazioni di cotone nelle ultime tre stagioni. (Vedi allegato A.).

Allegato A.

**Statistica della Direzione Generale delle Gabelle**

**Cotoni in Bioccoli o in Massa**

Importazione dal 1° Ottobre al 30 Settembre

		1915/16	1914/15	1913/14
Indiano	Q.li	622.453	503.760	542.632
Egiziano	"	141.962	152.934	94.694
Americano	"	1.896.011	1.811.560	1.444.402
d'altra origine	"	10.416	7.069	66.687
	Q.li	2.670.842	2.475.323	2.145.415

Importazione dal 1° Ottobre al 31 Maggio:

		1916/17	1915/16
Indiano	Q.li	250.355	474.667
Egiziano	"	67.987	117.421
Americano	"	1.070.547	1.386.039
d'altra origine	"	1.141	9.993
<b>Totale Q.li</b>		<b>1.390.030</b>	<b>1,987.120</b>

Non è il caso di tener conto dell'annata 1913/14, che non può servire per formulare le previsioni desiderate perchè erano fermi circa 600 mila fusi. Una parte erano sigillati dall'Istituto Cotoniero, dietro equivalente compenso a carico dei fusi attivi, per regolare la produzione in rapporto al collocamento desunto dalle statistiche quindicinali tenute dall'apposito ufficio dell'Istituto; l'altra era in mano dei curatori di fallimento per la dolorosa crisi patita da questa grande industria.

Anche nella stagione 1914/915 molti erano ancora i fusi fermi, onde è ritenibile che sin d'allora si sieno accumulate quelle riserve che hanno consentito di avere ancora una scorta di cotone sufficiente nel momento attuale, nonostante 600 mila quintali di minore importazione nel periodo dall'Ottobre 1916 al 31 Maggio 1917 in confronto al medesimo periodo del 1915/1916.

Infatti solo a poco a poco durante le stagioni 1914/915 e 1915/916 furono riattivati tutti i fusi fermi.

Ho formulato il seguente prospetto allegato B) nel quale ho ridotto le importazioni delle due ultime stagioni in cifra tonda in balle e ne ho fatte la media.

**Allegato B.**

**MEDIA DELLA IMPORTAZIONE 914=915 = 915=916**

**Cotone Indiano**

	Quintali	Balle da 183 Kg.	Media Balle	Media Q.li
915-916	622.000	340.000 lordo	307.700	
914-915	504.000	275.400 "		563.000

**Cotone Egiziano**

	Quintali	Balle da 340 Kg.		
915-916	142.000	41.860	43.400	147.500
914-915	153.000	45.000		

**Cotone Americano**

	Quintali	Balle da 235 Kg.		
915-916	1.896.000	806.802	788.700	1.853.500
914-915	1.811.000	770.600		

**Balle 1.139.800 2.564.000**

Questa media darebbe dunque un'importazione di 2.564.000 quintali e in balle la cifra di 1.139.800 e cioè:

Cotone Indiano	media annuale	Balle 307.700	media mensile	25.642.—
" d'Egitto	" "	" 43.400	" "	2.616.60
" d'Americano	" "	" 788.400	" "	65.725.—

Ma è assai probabile che la media delle importazioni delle due campagne 1914/915 e 915/916 sia stata, come abbiamo detto sopra, di qualche poco superiore al consumo e ad ogni modo superiore al consumo attuale. Tanto è vero che le importazioni delle due stagioni antecedenti hanno consentito, nonostante una minore importazione nei primi otto mesi di questa campagna di ben 600 mila quintali in confronto a quella dell'anno scorso, di conservare delle rimanenze più che normali.

Infatti si è verificato questo fenomeno: nei ciclo delle due stagioni del periodo di guerra 914/915 e 915/916 e nei primi otto mesi della stagione in corso il titolo medio del prodotto si è dapprima abbassato, filandosi cioè titoli più grossi e così aumentò il consumo del cotone, per la natura degli approvvigionamenti militari nazionali ed esteri. Nella stagione 1914/915 nella quale, come abbiamo detto, non erano attivi tutti i fusi, la produzione però per la ragione sopra indicata saliva da 150 grammi al fuso giorno fino a 100 grammi, a seconda delle statistiche quindicinali dell'Istituto Cottoniero Italiano. Poi nella stagione 1915/916, nella quale erano attivi presso a poco tutti i fusi, come ora d'altronde, per le forti ordinazioni di tessuti antisettici che richiedono titoli più fini, il titolo medio nuovamente diventava più fino e di conseguenza ribassava la produzione per fuso giorno.

Attualmente poi non ci consta che di poche migliaia di fusi fermi per la carezza del carbone, perchè quasi tutti i fusi d'Italia sono mossi da energia idraulica e idroelettrica, ma la produzione soffre per la disorganizzazione degli stabilimenti, per mancanza di mano d'opera e per l'arruolamento di capi e di assistenti. La produzione per fuso è quindi ridotta per questa ragione e per il titolo medio più elevato.

Però la viva concorrenza che si è già manifestata in Francia alle nostre importazioni da parte delle filature Inglese si pronuncerà sui titoli relativamente fini e nei tessuti corrispondenti, cosicchè la tendenza sarà quella di un ingrossamento del titolo e quindi di un aumento della produzione e del consumo di cotone, specialmente di quello Indiano.

Ripetendomi, le importazioni delle prime due stagioni del conflitto Europeo danno una media mensile di:

Cotone Indiano	al mese	Balle 25.642.—	in ragione d'anno	Bal. 307.700
" Egiziano	" "	" 3.616.60	" "	" 43.400
" Americano	" "	" 65.725.—	" "	" 788.700

Se consideriamo tutto il periodo dall'inizio della guerra ossia 914/915, 915/916 e i primi otto mesi di questa campagna cotoniera, 32 mesi, ci risulterà la seguente media d'importazione al mese:

Cotone Indiano	al mese	Balle 23.507	in ragione d'anno	Balle 292.084
" d'Egitto	" "	" 3.335	" "	" 40.020
" Americano	" "	" 62.622	" "	" 751.456

Infine sommando soltanto le importazioni della campagna 1915/916 e degli otto mesi della campagna 916/917 avremo importazioni mensili:

Cotone Indiano	al mese	Balle 23.847	in ragione d'anno	Balle 286.169
" Egiziano	" "	" 3.068	" "	" 36.816
" Americano	" "	" 63.117	" "	" 757.404

Ragionando su queste cifre colla competenza di chi conosce le circostanze che le hanno determinate, tenendo conto dei mutamenti che possono probabilmente avverarsi, io direi che per l'entrante campagna possono bastare:



-4

Balle 300.000 di Cotone Indiano	ossia di 25.000 al mese
" 38.400 " " Egiziano	" " 3.200 " "
" 720.000 " " Americano	" " 60.000 " "

In confronto alle importazioni del periodo degli ultimi 20 mesi ho aumentato di qualche cosa il prevedibile consumo di cotone indiano, perchè credo che l'alto prezzo del cotone americano farà leggermente spostare le proporzioni dei due consumi; ho aumentato il fabbisogno del cotone d'Egitto per le richieste dell'aviazione militare; ho ridotta quello del cotone Americano per il raffinamento del titolo e per le difficoltà dell'esportazione.

Determinata dunque una presunzione logica del consumo passiamo alla estimazione delle rimanenze.

Vedasi il prospetto seguente, allegato D), ossia lo specchio della recensione fatta dalla Associazione Cotoniera Italiana per cercare di determinare l'esistenza di cotone al 31 Maggio 1917.

**Allegato D.**

Alleg. Circolare N. 49 - 21 Giugno 1917.

Numero di fusi degli Stabimenti filanti cotone (esclusi i fusi per cascame uso lana e ritorti).	}	Num. fusi ring. _____ Num. fusi self. _____ Num. fusi <u>4.163.449</u>
--	---	--

**Statistica degli Stoks e degli acquisti di Cotone al 31 Dicembre 1917**

	America	India	Egitto	Altre provenienze	TOTALE
a) Numero di balle di cotone in possesso della Ditta al 31 Maggio 1917 nei Magazzini degli stabilimenti . . . . .	179.055	74.514	8.775	1.337	263.681
b) Numero di balle di cotone destinate alle ditte e giacenti nei porti al 31 Maggio 1917 o magazzini ex tra stabilimento, come Voghera, San Giuseppe ecc. . .	77.558	16.150	65	518	94.291
c) Numero di balle acquistate dalle Ditte e risultanti imbarcate o viaggianti . . . . .	46.478	20.686	750	60	67.975
d) Numero di balle acquistate dalle Ditte per spedizione dall'Hâvre o per altri porti francesi . . .	31.552	—	—	—	31.552
e) Numero di balle acquistate dalle Ditte risultanti giacenti nei porti d'oltre mare per mancanza di mezzi di trasporto . . . . .	28.586	27.254	1.698	100	57.620

Due Balle rotonde calcolate come una Balla quadra.

5

Secondo questo prospetto avremmo al 31 Maggio in Italia e viaggianti in cifra tonde :

India	Balle	111.350
Egitto	"	9.590
America	"	303.091

Hanno concorso alla formazione della statistica le denunce di circa 4.163.449 fusi. Mancano le risposte di circa 400.000 fusi; ma ciò non può modificare le proporzioni. Se le risposte mancanti fossero distribuite per qualità di fusi in ragione delle risposte avute e che avessero uguali rimanenze, avremmo per il totale il seguente calcolo :

	Balle denunciate	Balle dedotte	Consumo mensile presunto	Scorte mesi
India . .	111.350	122.039	25.000	4 88
Egitto . .	9.590	10.510	3.200	3.36
America .	303.091	332.186	60.000	5.54

NB. — In base ai dati dell'esistenza di cotone risultante dal Referendum e a quelli di consumo formulati dal Segretario fiduciario dell'Istituto Cotoniero Italiano Ing. Vittorio Mazzucchelli, che riceve tutte le denunce degli aderenti sulla loro produzione sotto vincolo del segreto e ne comunica le cifre globali, il Presidente dell'Associazione Cotoniera Comm. Mylius ha valutato la scorta fra cotoni in Italia e viaggianti :

pel cotone indiano	al consumo di mesi	4.75
" " egiziano	" " "	4.33
" " americano	" " "	5.33

La sola differenza di qualche rilievo è quella del cotone egiziano, perchè credo che il consumo sia aumentato per i bisogni della guerra.

Per quanto riguarda gli attuali approvvigionamenti dunque, essendo ormai in fin di stagione, nonostante la minore importazione di quasi 600.000 quintali in confronto all'anno scorso, purchè arrivi qualche poco di cotone per quei filatori che ne fossero meno provvisi, non havvi fondato timore di rimanere immediatamente senza la scorta necessaria per la lavorazione.

Ci troveremo però all'inizio della campagna nuova con delle scorte inferiori al normale, a meno che non sia provveduto, ciò che non pare possibile, a importare ora in proporzione al regolare consumo mensile.

Convien far notare che per lavorare convenientemente l'industria ha bisogno di una rimanenza non inferiore a tre mesi fra cotoni giacenti nei magazzini, nei porti e imbarcati.

Occorre dunque studiare fin da ora e senza perdere un minuto di tempo, come potranno svolgersi le importazioni per la stagione nuova e prendere i possibili provvedimenti.

Sarà pure bene rilevare che in tempi normali la maggior parte dei cotoni arriva nei mesi da Ottobre a Maggio, venendo poi la stagione così detta morta, ma in questi tempi bisognerà essere contenti di ricevere le scorte quando sarà possibile e quello che meglio affiderebbe sarebbe un'assegnazione regolare della stiva necessaria.

Divideremo le nostre considerazioni a seconda delle provenienze :

Per i cotoni Indiani non sembra ora il caso di preoccuparsi del nolo essendo invece urgente di dar corso alle pratiche già raccomandate a S. E. De Nava per potere negoziare i cotoni in India in seguito al divieto del Governo Britannico di scontare liberamente in India la tratte su Londra.

6

Per i cotonei Egiziani faremo particolari indagini e riferiremo più tardi. Si tratta di un piccolo consumo di 3200 Balle al mese circa, ma estremamente importante in quanto che molti tessuti, fabbricati col medesimo, sono richiesti per il servizio dell'aviazione militare. Pare che quasi tutte le rimanenze di Cotone Egiziano siano esulate in Inghilterra, d'onde se sarà necessario, bisognerà fare ritornare quanto occorrerà.

Il grande argomento che ci deve preoccupare oggi è quello della importazione di cotone Americano che occorre nella misura di circa 60 mila balle al mese.

L'approvvigionamento di cotone Americano è la spina dorsale della grande industria cotoniera Italiana, prima in Italia fra le industrie per impiego di capitale e seconda soltanto all'industria della seta per impiego di mano d'opera e per cifra di esportazione.\*

In quale situazione ci troviamo ora?

La cifra del tonnello richiesto all'anno per tutte le importazioni di cotone dall'America per mantenere in pieno assetto le filature si limita a 100.000 Tonnellate, come noi abbiamo veduto dai prospetti che fanno parte di questa Relazione, circa l'1% se non erro, dal tonnello d'importazione generale per l'Italia. Parrebbe non difficile, non ostante le mutate circostanze, di procurare questo tonnello; è invece così difficile che non sappiamo più dove por mano.

Prima della guerra il trasporto del cotone dall'America si faceva quasi esclusivamente con vapori di bandiera italiana. L'Associazione Cotoniera Italiana più di 15 anni fa, mercè la sua influenza morale, aveva indotto i filatori che importavano il cotone via Genova di preferire la Creole Line contro l'impegno morale di questa di allestire dei Vapori appositamente costrutti per il trasporto di cotone e di costituire una linea regolare di navigazione dal Golfo del Messico e dai porti dell'Atlantico. Allo scoppio delle ostilità Europee circa 18 Vapori facevano regolarmente questo servizio; portavano anche fosfati e carico generale. Ma questi vapori di bandiera italiana furono tutti requisiti e rimaneva come fonte di approvvigionamento soltanto, in principio dell'anno scorso, la scarsa risorsa della via di New York coi vapori detti di linea.

Allorchè vedemmo require tutti i vapori adibiti al servizio di trasporto di cotonei abbiamo messo sull'avviso la Commissione Centrale del Traffico Marittimo che adottava il nostro suggerimento di fare carichi misti di ferro e di cotone per meglio utilizzare i vapori assegnati al Sottosegretariato Armi e Munizioni e adibiti al trasporto di materiali pesanti; per la natura del carico non portavano neppure tutto il carico in peso di cui erano suscettibili, lasciando naturalmente quasi intieramente vuota la stiva dei vapori.

Fu dunque adottato il sistema dei carichi misti di ferro e cotone, pagando il carico di cotone riservato ad ogni vapore di gran lunga la maggiore spesa dei viaggi, cosicchè il Governo veniva a risparmiare circa 100 Lire per tonnello sul trasporto del ferro. Il trasporto del ferro tornava da un minimo di 10 Lire a un massimo di 50 Lire per tonnello dall'America a Genova. La distribuzione del carico, del quale assumeva la responsabilità l'Istituto Cotoniero, veniva effettuato per mezzo dell'Istituto stesso in modo organico, onde nessuno potesse lagnarsi che il nolo, per così dire assegnato dallo Stato al cotone, non gli fosse stato per la sua rispettiva parte offerta.

A questo servizio era adibita una flotta di vapori speciali e particolarmente adatti per la capienza della stiva.

7

Dopo le prime difficoltà inerenti ad ogni servizio, iniziatosi nel momento peggiore della stagione ed a prezzi più cari del mercato corrente, il servizio era divenuto perfettamente regolare con soddisfazione dei cotonieri e con grande vantaggio pecuniario dello Stato che risparmiò parecchi milioni, mentre all'inizio l'Istituto dovette sottostare a non indifferenti sacrifici. Il prezzo stabilito di comune accordo con la Commissione Centrale del Traffico Marittimo era come un calmiera e gli altri armatori che portavano cotone cercavano di stare al di sotto di quel prezzo per essere preferiti.

Conducevo io a Roma le pratiche col Governo nell'interesse dell'Istituto Cotoniero. Richiesto alla fine di Novembre di abbandonare il servizio per quattro Vapori, di cui i contratti non erano ancora stati definitivamente stipulati, non ho sollevato obiezioni a nome dell'Istituto e dei cotonieri credendo si trattasse di una cosa affatto transitoria e perchè mi era stato detto che questi vapori occorreivano urgentemente per il trasporto di grano. Non seppi, al momento, che la Commissione Centrale del Traffico Marittimo avesse votata una disposizione di massima di sopprimere senz'altro questi trasporti, altrimenti avrei immediatamente messo sull'avviso i competenti Ministeri dell'eccessivo rigore di questa disposizione.

Che di tutto il naviglio italiano non una sola tonnellata possa essere disposta con metodo, con assegnazione fissa, per il trasporto del cotone sembra una misura alquanto draconiana. Fra i generi di prima necessità occorrenti per la popolazione e per la guerra vi è evidentemente anche il cotone. E se l'attenzione degli uomini di Governo si preoccupa in modo così vivo per ottenere, nella misura del possibile, del tonnellaggio per altri generi, non è ammissibile che si disinteressi intieramente dall'approvvigionamento anche del cotone, lasciando la entità di questi trasporti ed i prezzi dei medesimi completamente in balia del caso e al capriccio della speculazione.

Dalla fine di Novembre nessun nuovo contratto per carichi Misti per il trasporto del cotone fu stipulato: per l'ultimo Vapore, l'Amistà, il nolo fu fissato a 275 Lire alla tonnellata e distribuito dall'Istituto fra i filatori al prezzo corrispondente colla aggiunta delle spese. Mancata ogni concorrenza, naturalmente i noli salirono in pochi mesi alle stelle.

Il nolo ora richiesto per le poche balle che vengono trasportate su qualche vapore inglese, americano, o neutrale è di 800 cents per 100 Libbre, pari a L. 1250 alla tonnellata, al cambio di 7 Lire per il dollaro; secondo le ultime notizie oggi richiedendosi 850 cents, pari a lire 1330 per tonnellata. Anche il nostro Governo indirettamente partecipa a questa manna colla cooperazione degli armatori dei Transatlantici che portano poche balle da New York.

Intanto l'Inghilterra ha adottato il sistema dei carichi Misti da noi abbandonato e il Governo Inglese provvede a mantenere regolati i corsi dei noli dall'America a Liverpool. I noli erano in maggio di 250 cents per 100 Libbre (al posto degli 800 cents che pagavano i filatori italiani) ossia 390 Lire circa invece di 1250 lire e più.

Ho voluto procurarmi la certezza della veridicità della voce raccolta in Inghilterra e ecco la risposta da Londra di S. E. il Barone Mayor des Planches.

Telegramma di Sua Eccellenza Barone MAYOR DES PANCHES alla  
COMMISSIONE CENTRALE DEI TRAFFICI MARITTIMI

« Istituto Cotoniero Italiano telegrafommi pregandomi fargli conoscere quale azione  
« Governo Inglese abbia esercitato onde tenere noli Stati Uniti Liverpool 250 cents. Mentre  
« nolo per Italia è 800 cents stop. Rispondo comunico codesto Ministero spiegazione otte-

« nuto stop. La spiegazione fornita da Comitato noleggi è che trasporti cotone per Inghilterra « sono controllati del Governo Inglese per evitare concorrenza tra importatori, mentre noleggi « per Italia non lo sono e ditte americane cercano quindi noleggiare vapori ad altissimi noli « per accaparrare i pochi vapori ottenibili.

Ma questo altissimo prezzo del nolo pagato dall'Italia si ripercuote altresì sulla spesa dell'assicurazione, perchè, naturalmente, siccome l'assicurazione è dovuta in ogni caso anche se il vapore è silurato, bisogna assicurare anche il premio d'assicurazione. Aggiungasi poi che il Governo Inglese pare che faccia l'assicurazione al 5% tutto compreso, per le navi inglesi e che trasportano merci per l'Inghilterra, mentre i nostri filatori, assicurando con le Compagnie di assicurazione che riassicurano all'Istituto Nazionale di Assicurazione, pagano solitamente per il solo rischio di guerra il 10% e compreso il rischio marittimo quasi il 12, ammettiamo pure l'11%.

Ne risulta una ben strana situazione di cose.

Quando me ne tornai dalla Russia seppi già in Francia che, mentre il Middling America costava a Liverpool 13 Denari per libbra, costava in Italia 18 denari, circa il 40% di più.

Pur ammettendo che un denaro in questa differenza fosse dovuto all'aumento dei corsi in America in confronto a quello di Liverpool, quattro denari di questa differenza erano unicamente dovuti alle voci **trasporto** e **assicurazione**. Ecco un raffronto:

Ammesso il costo in America di 24 cents per libbra avremo:

	Costo a Liverpool per 100 Libbre	Costo in porto italiano per 100 Libbre
Cotone all'origine	2.400 cents	2.400 cents
Nolo	250	800
Assicurazioni 5%	140	11% 395
	<u>2.790 cents</u>	<u>3.595 cents</u>

NB. — L'assicurazione dev'essere conteggiata, come sopra, su prezzo finale.

Tradotto in denari, (pence), nella moneta corrente colla quale in Italia si parla del prezzo dei cotone, avremmo indipendentemente dal piccolo cambio ora esistente fra dollaro e sterlina

	a Liverpool	in Italia
Costo denari	13.95	17.97

Oltre 4 denari di differenza per libbra,

pari a L. 1.24 al kilo al cambio della sterlina di 33.80

pari a L. 1.40 al kilo sul filato.

In questi giorni il prezzo base del cotone in America è aumentato; il nolo per l'Inghilterra è stato aumentato a 300 cents. ma anche per l'Italia furono già pagati 850 cents. di nolo.

La differenza non muta a nostro favore:

	Liverpool per 100 Libbre	Italia per 100 Libbre
Cotone in America	2.650 cents	2.650 cents
Nolo	300 "	850 "
Assicurazione 5%	155 "	11% 432 "
	<u>3.105 cents</u>	<u>3.932 cents</u>
Per libbra	31.05 "	32.92 "
" "	15.52 denari	19.66 denari

4

E questo non è tutto: la maggior parte delle assicurazioni sono fatte, per l'interposta persona di una Società di assicurazione, coll'Istituto Nazionale d'Assicurazione, il quale però limita la cifra del rischio per ogni vapore. Quando la cifra è coperta occorre all'ultimo momento darsi d'intorno alla ricerca dell'assicurazione; al Lloyd, trattandosi di un'assicurazione occasionale e premurosamente ricercata - qualche milione è coperto a tassi ragionevoli; gli ultimi arrivati devono pagare qualunque premio sia richiesto. Fu pagato anche il 22 %.

Tutto questo assieme di cose costituisce una situazione ben dolorosa e alla quale dobbiamo tendere con ogni sforzo di provvedere. Non provvedendo per la prossima stagione correremo il rischio di mancare di cotone anche per l'approvvigionamento interno.

Non provvedendo in misura sufficiente per provocare un ribasso dei noli, correremo il rischio di compromettere completamente la situazione dell'industria cotoniera nel campo dell'esportazione.

L'industria cotoniera italiana esportava prima della guerra il 40 % del proprio prodotto per una cifra di oltre 250 milioni di lire a prezzi normali. Con venti anni di assiduo lavoro si era procurata onorato posto nei mercati d'esportazione in Rumenia, Bulgaria, Serbia, Turchia Europea e Asiatica, in Egitto, Marocco, nel mar Rosso, Benadir, Transil, India, Singapore, China, tutte le Repubbliche dell'America del Sud, ecc.

Chiusi molti sbocchi d'ordinaria esportazione, l'industria cotoniera ha largamente approvvigionato la Francia durante la guerra e ha potuto mantenere attivi tutti i suoi fusi. Nel 1915 furono esportati 83 milioni di chilg. di prodotti cotonieri e per gli aumentati costi della materia prima la cifra salì a L. 385 milioni. Nel 1916 furono esportati 73 milioni di kilg. ed il valore non può essere stato inferiore a quello del 1915.

Ora è sconsigliato di perdere nei mercati liberi la nostra posizione italiana dopo venti anni di lavoro e non pare giusto che per l'azione di Stato di un'alleato (l'Inghilterra) e per l'azione di Stato dell'altro alleato (Italia) l'industria della prima possa in pochi mesi minare il lavoro compiuto dall'altra in un ventennio di sforzi. È già sufficiente la minaccia americana senza aggiungere quella inglese.

Ed è altresì intollerabile di constatare nientemeno che acquisti di tessuti di cotone fatti in Inghilterra per l'Italia inquantochè per la differenza del costo della materia prima in Inghilterra in confronto all'Italia, filati e tessuti di cotone ne possono essere importati a minor prezzo, compresa la spesa del dazio e del trasporto, di quanto non costi di fabbricare i medesimi tessuti in Italia.

E so di un fabbricante italiano che ha fatto di questi acquisti; non si tratta di un commerciante, onde, dell'esistenza di questi contratti, non può essere data colpa alla rapacità dell'industriale italiano che volesse guadagnare troppo. La cosa è semplicissima. I filati sono soggetti ad un dazio di entrata da 18 centesimi a 60 centesimi al kilogramma; i tessuti greggi, salvo poche eccezioni, ad un dazio di 60 centesimi fino a 90 centesimi. Il maggior costo di L. 1.24 al Kilg. sulla materia prima rappresenta circa L. 1.50 al kilogrammo sul tessuto.

La spesa del dazio e del trasporto è dunque ampiamente compensata.

Questa questione dev'essere argomento di ponderata riflessione sia da parte degli industriali sia da parte del Governo.

Se c'è un'industria che alla economia generale conviene di sfruttare al massimo grado consentito dalle circostanze gli è proprio l'industria cotoniera, mossa quasi tutta con forza idraulica o idroelettrica e che impiega quasi esclusivamente mano d'opera femminile.

Continuando le esportazioni su larga scala avremo anche il vantaggio di contribuire a moderare i cambi.

Perdurando invece quella differenza del costo del cotone in Italia in confronto al costo in Inghilterra, le nostre esportazioni finiranno evidentemente per cessare; il lavoro dovrà forzatamente limitarsi anche senza un provvedimento di Stato.

Arrivando sufficiente cotone indiano i filatori montati specialmente per filarlo, (ma non sono naturalmente che una parte) potranno continuare le esportazioni per la Francia e la Svizzera e basta; contratti d'esportazione di filati e tessuti di cotone Americano sono esclusi se non stipulati in perdita, ciò che qualche industriale potrebbe fare per mantenersi la clientela, ma con gravi sacrifici.

Vari dunque sono i compiti che si presentano alla nostra attenzione:

- provvedere al nolo comunque sia;
- provvedere al nolo a prezzo ragionevole;
- provvedere all'assicurazione.

A seconda dei risultati dei nostri sforzi decidere se occorre regolare ed in qual modo la limitazione di lavoro con una disposizione generale di Stato.

Per cercare di formarci un criterio sulle speranze di nolo che possiamo nutrire passiamo ad esaminare gli arrivi di cotone d'America a Genova nell'attuale campagna e dettagliatamente quelli degli ultimi mesi. Gli arrivi a Genova rappresentano quasi la totalità delle importazioni: poche balle andate a Napoli e Livorno e quelle arrivate dall'Havre non possono mutare le conclusioni che si possono trarre dall'esame delle cifre.

Contro il fabbisogno, come abbiamo visto di almeno 720.000 balle arrivarono a Genova nella campagna 1916-917 in

Ottobre	Balle	97.805	}	359.034
Novembre	"	69.851		
Dicembre	"	79.508		
Gennaio	"	111.860		
Febbraio	"	12.857	}	95.349
Marzo	"	36.746		
Aprile	"	11.933		
Maggio	"	33.813		
		<u>Balle</u>		<u>454.303</u>

In tempi normali saremmo già ora nella così detta stagione morta in fine di raccolto.

I primi quattro mesi della stagione, coll'aiuto dei Carichi Misti che hanno portato circa il 30 % del carico, sono andati abbastanza bene.

I quattro mesi successivi vanno male, benchè la stagione per gli imbarchi sia ancora propizia. In Febbraio non vi sono più arrivi di vapori del Servizio Carichi misti; in Marzo capita ancora il penultimo Vapore dei carichi Misti, il Fert, con 10.885 Balle, in Aprile nulla. Nei quattro mesi Febbraio e Maggio che dovrebbero quasi completare gli arrivi della stagione assieme a quelli dei primi quattro mesi della campagna, arrivano appena 95 mila balle, invece di quasi 300 mila balle ed i noli salgono alle stelle.

Nessuno fa da calmiere.

Chi ha bisogno di cotone paga il nolo a qualunque prezzo, non essendovi alcun nolo sul quale si creda di poter fare sicuro assegnamento.

11

Il solo vettore di qualche importanza diventa la «Nafra» la quale non ha vapori propri, ma noleggia per eseguire un contratto fatto col Governo di trasporto di ferro e fa essa i Carichi Misti. Naturalmente chiede quello che vuole.

Sugli arrivi complessivi in quattro mesi di Balle	95.349
sono trasportate:	
Dalla Nefra ben	" 42.745
Dal penultimo Vapore dei Carichi Misti il «Fert»	" 10.885
L'Anchor Line, il cui nolo è ora requisito a favore del Governo Italiano	" 4.031
La Federal Line di speculatori Americani ha parlato con Vapori americani, che possono essere requisiti da un momento all'altro	" 2.747
La Lawrance Smit Line con Vapori Inplesì di cui dubito di vedere rimosse le licenze	" 18.413
Infine la Wite Star Line	" 5.628
Il Governo Italiano da Baltimora	" 3.000

Ma tutti questi trasporti sono quasi casuali. Se non ci fosse stata la «Nafra» l'arrivo di cotone avrebbe subito, come si vede, un'altra importante riduzione.

La bandiera italiana, o vapori noleggiati sotto l'egida del Governo, poco o nulla hanno dunque portato.

Invece di lasciare alla necessità dell'Industria privata, ben vagliate e determinate, l'indispensabile delle antiche vie di approvvigionamento, controllando naturalmente i noli, e di lasciare come unico contraente lo Stato, - perchè il più forte per poter trattare a buoni patti, - la cura di procurare nuovo tonnellaggio all'Estero, lo stato ha assorbito tutto o presso che tutto il nolo nazionale ed alleato ed ha abbandonato ai singoli cittadini il compito di correre, come all'impazzata, a cercare in un mercato insufficiente il poco nolo neutrale disponibile.

I noli, si capisce, diventano fantastici e lo stesso Governo concorre indirettamente a questo rialzo percependo egli pure dei noli di 800 cents per mezzo degli armatori dei transatlantici.

Non arriviamo a pretendere che i filatori Italiani, e indirettamente il Ministero della Guerra e i consumatori italiani, paghino il nolo per l'Italia a 300 cents come quelli dall'America all'Inghilterra, ma da 300 cents a 800 cents ci corre.

La troppo viva, ma solo apparente difesa dell'asse dello Stato, compromette quello della Nazione a beneficio dei neutrali e si ritorce, a lungo andare, contro lo Stato.

Il nolo di 800 cents per 100 libbre, 1250 Lire alla tonnellata al cambio di 7 Lire, rappresenta per un anno per il solo trasporto del cotone americano in Italia 210 milioni di Lire e la ricerca dei cambi per pagare questo nolo, venendo da tutte le parti, contribuisce a farlo salire smisuratamente.

In tempi normali ista bene che la libertà dei noli ed i prezzi ripetibili facciano automaticamente una distribuzione del tonnellaggio secondo i bisogni, ma di fronte ad un contraente nel mercato come lo Stato, l'azione degli individui perde ogni valore e la situazione rimane completamente perturbata.

Ora sarà bene di vedere come sono divisi i vapori di bandiera italiana che l'anno scorso, chi più chi meno, facevano il trasporto dei cotone per l'Italia dal Golfo, dall'Atlantico, e da New York per vedere se, e in quale misura, potrebbero concorrere ancora a provvedere al trasporto dei cotone.

Conviene dividerli per categoria:

15

**I Categoria** — Vapori già adibiti al servizio dei « Carichi Misti » ferro e cotone dal Golfo del Messico. Quelli ancora adibiti al servizio dal Golfo del Messico, circa due partenze al mese con 6 Vapori in linea, sono amministrati dal Commissariato Carboni, ma il carico leggero è già stato assegnato al trasporto di olio e di benzina per Armi e Munizioni.

Senza la messa in linea di qualche altro vapore, in questa categoria non possiamo sperare che possa essere ripreso il servizio di « Carichi Misti ».

**II Categoria** — I Vapori già adibiti al traffico dei Carichi Misti da porti dell'Atlantico, Wilmington, Savannah, dopo avere toccato Baltimore, sono stati compresi nel turno dei Vapori adibiti al servizio diretto da Baltimore, assegnati ad Armi e Munizioni e prendono qualche piccola partita di cotone col contratto speciale a suo tempo convenuto col consenso della Commissione Centrale del Traffico Marittimo.

Sono amministrati dal Sottosegretariato Armi e Munizioni, però mediante ufficio annesso a quello del Commissariato Carboni (Capitano Assandro).

Il prezzo degli ultimi imbarchi fu portato da quello precedentemente convenuto di circa 300 Lire per Tonnellata a L. 775 per tonnellata.

Hanno portato un migliaio di balle al mese.

Oltre ai materiali leggeri per il Sottosegretariato Armi e Munizioni, questi Vapori devono anche portare materiale ferroviario per le Ferrovie dello Stato. Senza la immissione di qualche altro Vapore in questa categoria, anche con uno sforzo, potranno al massimo trasportare due o tre mila balle al mese di cotone.

**III Categoria** — I Vapori che fanno il viaggio da New York qualificati per transatlantici sono stati, a quanto pare, assoggettati ad un particolare regime, che non conosco ancora perfettamente, (perchè preso mentre io mi trovavo in Missione in Russia). Pare che venga determinato il costo del viaggio, come si usava per i Carichi Misti. L'armatore è indennizzato dell'intero viaggio dallo Stato, che carica quanto gli occorre. L'armatore è autorizzato di caricare a prezzi della giornata (quali prezzi?) quanto gli viene messo a disposizione di posto per il carico libero; il ricavo viene dedotto dalla spesa dovuta dallo Stato. L'armatore vi partecipa per il 10%. Nessuno può praticamente controllare i corsi dei noli nell'attuale momento, di modo che la limitazione del nolo parrebbe una lustra. L'armatore, che partecipa ai benefici dei noli alti, di suo buon diritto concorre a spingere i noli al massimo e lo Stato, come funzione regolatrice, partecipa al bottino. So di un caso quando fu possibile caricare a meno su un vapore neutrale che sulla nave requisita italiana; ciò sta male e costituisce un pessimo esempio!

I Vapori adibiti a questo traffico sono a quanto pare:

S. Giorgio	Sicula Americana (Pierce)
S. Giovanni	Sicula Americana (Pierce)
S. Guglielmo	Sicula Americana (Pierce)
Taormina	Lloyd Italiano
Caserta	Lloyd Italiano
America	Navigazione Generale
Duca d'Aosta	Navigazione Generale
Duca degli Abruzzi	Navigazione Generale
Verona	Navigazione Generale
Re d'Italia	Lloyd Sabauda
Duca di Genova	Veloca
Dante Alighieri	Transatlantica
Giuseppe Verdi	Transatlantica
Napoli	Italia.

I Vapori sono assegnati per una parte all'Agricoltura (Comm. Giuffrida) e per una parte al Sottosegretariato Armi e Munizioni, Delegazione Trasporti Marittimi (Colonello Carpentieri). Il Comm. Giuffrida ha bisogno di tutta la parte riservatagli per il carico di generi alimentari; la Delegazione Trasporti Marittimi per carico leggero per Armi e Munizioni e di ben poco può disporre.

Dagli arrivi a Genova non risulta finora alcun carico di importanza, forse hanno fatto scalo a Napoli. Contratti però devono essere stati stipulati anche per partite di alcune centinaia di balle alla volta, ma non in base a degli accordi generali ai quali tutti gli interessati siano invitati a partecipare, ma semplicemente a seconda del beneplacito dell'armatore o forse per consenso di uno dei dicasteri a favore dell'industriale, il quale ha saputo dipingere per più tragica la sua situazione in confronto a quella degli altri protestando la necessità di avere cotone per eseguire contratti militari.

Entrambi i casi possono creare legittime rimostranze - tanto il fatto di consentire all'armatore di fare una specie di licitazione per il minuscolo spazio che può offrire - o di destinarlo a chi più gli è simpatico, come l'assegnamento col solo concorso del Dicastero a quello che sa farsi credere più bisognoso.

Da questo esame risulta che, allo stato attuale delle cose, poco o nessun assegnamento possiamo fare sui Vapori Italiani; i Dicasteri che ne dispongono hanno naturalmente a cuore la difesa degli interessi a loro affidati e difficilmente riconosceranno altri bisogni. I Carichi Misti come furono effettuati, sarebbero naturalmente sempre i più utili, ma per poterli organizzare bisognerebbe poter innettere nelle Categoria prima e seconda, di cui sopra alcuni Vapori.

Ma ciò non può essere fatto che dal Governo procurandosi dei Vapori in time charter dai neutrali, oppure dall'Inghilterra o dagli Stati Uniti.

Il Governo Inglese ha già fatto uno sforzo assegnando qualche vapore in più all'Italia per il trasporto del carbone; ma non credo possa fare di più. Il Governo Italiano deve avere già insistito presso il Governo alleato degli Stati Uniti, perchè, nella ripartizione del tonnellaggio che verrà usufruibile per la requisizione dei vapori germanici confiscati o del tonnellaggio di bandiera americana, che il governo americano dovesse requisire per gli alleati, - l'Italia riceva una equa parte in ragione della grande importanza dell'azione Italiana nella guerra e dei suoi immensi bisogni d'importazione e in ragione inversa della sua pochezza come potenza marinara.

Evidentemente i noli della grande fornitrice americana per i diversi paesi alleati devono per accordi fra stati interalleati a grado a grado parificarsi. Se disgraziatamente all'ora attuale, questa parità non è possibile - perchè il Regno Unito ha naviglio e l'Italia praticamente non ne ha, - la saggezza del nostro Governo avrà insistito a che il concorso dei cantieri d'America provveda a riparare a questa situazione che ha intollerabili conseguenze morali, politiche ed economiche.

Ma occorrerà l'azione di Stato e quella dei cittadini però naturalmente difesa, integrata dall'assistenza dello Stato. A questa duplice azione devono tendere tutti i nostri sforzi.

Ora cerchiamo di fare un preventivo del nolo sul quale possiamo calcolare, per vedere a quale nolo dobbiamo provvedere, onde non continuare a rimanere in balia del caso.

Come abbiamo visto, escluso il carico del Vapore Fert del Servizio Carichi Misti in quattro mesi sono arrivate 84 mila balle in tutto, circa 22 mila balle al mese.

Su quali di questi noli possiamo fare assegnamento?

Dovrebbe inoltre, come norma fissa, assegnare lo spazio per 5000 Balle al mese ai trasporti cotone da Baltimore e New York, invece di farli casualmente e a noli non precisati. Il Governo porterebbe così almeno una parte di quanto occorre per gli approvvigionamenti militari e senza sacrificio alcuno.

Per contro, io insisterei presso i cotonieri perchè: se il Governo si decide a prendere delle misure per dimostrare il suo interessamento, anch'essi diano la prova di non aspettare l'aiuto soltanto dall'alto.

Sottoporro loro tanto la proposta di un contratto di trasporto per 6 mesi con la Nafra procurando alla Società i mezzi per comperare dei Vapori, come l'altro progetto, a quanto pare preferito dal Governo, di creare fra cotonieri un'ente per comperare dei Vapori per conto proprio. In realtà sarebbe necessario di condurre in porto entrambe le pratiche.

Dobbiamo fare ogni sforzo per assicurarci il nolo: dobbiamo altresì cercare di avere il nolo ad un prezzo ragionevole.

Ma ormai che abbiamo lasciato creare il vuoto, non è possibile pretendere che armatori privati ribassino il nolo per i nostri belli occhi.

Dobbiamo dunque mescolare noli a miglior mercato a noli alti, distribuirli uniformemente fra gli interessati e fare la media.

L'esempio dei noli a miglior mercato deve venire dal Governo. Nè si creda che domandiamo l'elemosina.

Pei noli generosi pagati per anni e l'abilità di chi li ha ricevuti, tutta una flotta era stata creata per il trasporto dei cotone dall'America all'Italia.

Questa flotta, requisita a basso prezzo, è in mano del Governo, che può fare un ruolo **ragionevole**, e, benchè ciò non sia bello, magari **lucrare** su quanto paga agli armatori, senza arrivare ai noli enormi di cui è questione e che il Governo ha percepito a danno dei consumi e dell'economia Nazionale.

Far pagare caro le sigarette è un concetto di Stato; far divenire il più caro possibile le materie prime è un'errore di Stato. Se il Governo Italiano vuole soldi, aumenti il dazio sul cotone, e, in proporzione, il drawback sull'esportazione del prodotto finito. Ma non faccia la speculazione al rialzo sui noli a vantaggio degli Esteri. Anche quel dazio d'esportazione meriterebbe d'essere molto discusso.

D'altronde, dato lo spirito dell'ambiente governativo, non oso sperare che il Governo voglia far pagare ai cotonieri italiani il nolo, sui vapori di cui dispone, uguale a quello pagato dai filatori inglesi, - ma il Governo potrebbe p. e. per 2.000 Balle al mese da Baltimore e 3.000 balle al mese da New York fissare un prezzo di 100 cents più alto di quello degli Stati Uniti a Liverpool.

Il nolo di 400 cents per 100 libbre, al cambio di 7 Lire sarebbe equivalente a 625 Lire alla tonnellata.

Anche per quel solo vapore al mese che chiediamo a "carico misto" per 10 mila balle al mese da Galveston, il Governo non dovrebbe pretendere più di 400 cents - ossia 625 Lire ed in ogni caso non più del costo completo del viaggio con due terzi del carico di metallo ed un terzo di cotone. Ho fatto i conti sulle basi dei calcoli che si facevano per i Carichi Misti e con 625 Lire alla tonnellata; il terzo di carico di cotone pagherebbe tutto il viaggio, onde il trasporto di ferro verrebbe gratis. Non mi pare commendevole che il Governo pretenda di più.

Naturalmente questo nolo di favore dovrebbe essere distribuito con metodo. Nell'ipotesi peggiore il Governo potrebbe fare le sue riserve e accordarlo nel solo caso che anche i cotonieri facciano qualche cosa per conto loro, s'intende, a condizione che il Governo accordi i necessari appoggi.

Il servizio da Baltimore su Vapori amministrati dallo Stato ha dato appena mille balle al mese, ma mettiamo pure, per non essere tacciati di essere pessimisti, che ci siano assicurate al mese balle . . . . . 2.000.—

I Transatlantici finora poco o nulla hanno portato, avendo altro carico leggero ed i cavalli da trasportare per il Governo, ma mettiamo pure che possono portare al mese balle . . . . . 3.000.—

La Ditta Sprunt di Wilmington, rappresentata dalla Casa Gaspare Gussoni & C., ha un Vapore, il City Of Wilmington, destinato al trasporto dei cotonei per l'Italia, che può portare 50 mila balle all'anno, in media al mese balle . . . . . 4.200.—

L'Anchor Line è soppressa, e supponiamo che lo sia a giorni anche la White Star Line.

La « Nafra » ha cessato il contratto di time charter del Brakar e del Nord-Farer, ma la compagnia si è procurata tre Vapori: Eurana, Chinchia, S. Cecilia.

S'impegnerebbe per 20 mila balle al mese, ma vorrebbe un contratto a lunga scadenza per aggiungere altri due o tre vapori alla flotta. Supponiamo però che senza questo contratto trasporti ugualmente in media al mese balle . . . . . 10.000.—

Ammettiamo infine che anche la Lawance Smith Line, del che però dubito se non per contratti già stipulati, possa continuare a darci una media al mese di balle . . . . . 5.000.—

In cifra tonda totale al mese balle . . . . . 25.000.—  
contro le 60.000 Balle al mese che occorrono.

Come provvedere al resto ?

In primo luogo il Governo dovrebbe coi Vapori che gli devono pur venire assegnati dagli Stati Uniti, immettere un paio di Vapori ben costruiti per il trasporto dei cotonei, nell'attuale turno del Golfo di 6 Vapori e fare almeno un « Carico Misto » al mese di balle . . . . . 10.000.—

La Nafra come abbiamo detto sarebbe disposta di comperare altri vapori per fare il trasporto per il Governo e per i cotonieri e domanda un'impiego per 6 mesi ad un prezzo determinato e contro una forma di contratto che consenta il realizzo del nolo, per contribuire all'acquisto dei Vapori. In tal caso s'impegnerebbe per 20 mila balle al mese, ossia in più delle 10 mila dell'altra colonna, al mese balle . . . . . 10.000.—

Infine potrei ancora tentare, se i Signori Cotonieri si volessero decidere a comperare per 20.000 Tonnellate di Vapori, suscettibili di portare in media al mese balle . . . . . 15.000.—

Sarebbero in totale balle . . . . . 60.000.—

Per supplire alle possibili disgrazie e deficienze e avere un margine si potrebbe ricorrere ad un esperimento con dei Piroscafi così detti ausiliari, ossia a vela e motore per una partenza al mese di balle . . . . . 5.000.—

Sarebbe così completato quanto occorre.

Però per incoraggiare i cotonieri bisognerebbe proprio che il Governo, in ogni caso, facesse anche qualche cosa del suo e provvedesse a fare almeno un vapore a « Carico Misto » al mese dal Golfo, di 10.000 Balle; alla peggio anche dall'Atlantico.

Ove questi voti fossero esauditi e fossero realizzati i tre progetti, potrebbe trattarsi dei seguenti trasporti e dei seguenti prezzi:

Trasporto da New York e Baltimora e così detti « Carirli Misti » balle al mese . . . . .	15.000 a 400 cents
Contratto colla Società Nafra che trasporta il ferro per il Governo, balle al mese . . . . .	20.000 " 775 "
Eventuale ente fondato dai cotonieri per l'acquisto di 20 mila tonnellate di Vapori suscettibili di portare, balle al mese . . . . .	15.000
e per i quali potrebbe avvenire di fissare per ora il nolo a . . . . .	" 775 "
Col nolo assicurato di 50 mila balle al mese immediatamente i trasporti sporadici si ridurrebbero al massimo a . . . . .	" 775 "

Per 60 mila balle al mese avremmo un medio nolo di 677 cents al posto di 800 - 850 cents. Ammortizzati i Vapori dell'ente cotoniero il nolo di 775 cents per i vapori della linea creata potrebbero essere ridotti.

È sempre caro ma si saprebbe dove si va a finire.

Mi si domanderà perchè si dovrebbe pagare al Governo 400 cents, pronti a pagare 775 cents alla Nafra Americana e all'ente collettivo dei cotonieri.

Risponderò: per la semplice ragione che per comperare i Vapori bisogna, a quanto pare spendere 2100 Lire alla tonnellata, mentre il Governo ha requisito i Vapori in ragione di un prezzo ben diverso è perchè mentre sono giustificati i forestieri di chiedere da noi quanto più possono per i vapori o per il nolo non lo è il Governo che deve fare invece azione moderatrice.

Ma per realizzare il progetto colla Nafra e quello di comperare dei Vapori vediamo che cosa occorra.

La definizione del contratto colla « Nafra » per 120.000 balle di trasporto in sei mesi non è raccomandabile se non in seguito a formale promessa del Governo nostro - di una vera protezione diplomatica del nostro contratto.

Per comperare questi Vapori la « Nafra » evidentemente stipula due contratti, uno col Governo Italiano e uno con noi. Si tratta di generi di prima necessità per l'Italia alleata degli Stati Uniti, e se il Governo di quella repubblica dovesse requisire - come pare - i Vapori, dobbiamo essere certi che il Governo Americano rispetterà l'esecuzione dei contratti esistenti col Governo e con noi. Altrimenti è inutile.

Per l'eventuale costituzione di un ente per comperare vapori occorre pure l'appoggio del Governo.

Credo che i Vapori non possono essere che Americani o Giapponesi.

Se sono americani occorre ottonere in via diplomatica il trapasso di bandiera; in tal caso i vapori cadrebbero sotto le disposizioni del decreto 14 Giugno 1917 e del testo unico delle disposizioni relative alla imposta e sovra imposta sui redditi realizzati in conseguenza della guerra (Art. 10 e seguenti).

Se il Governo americano non acconsentisse al trapasso, occorre che il Governo dia ai cotonieri l'assicurazione formale del trattamento a favore della Società equivalente alle disposizioni del Decreto suddetto come se i Vapori fossero trapassati; e naturalmente impegnandosi la Società alle disposizioni del decreto in caso di vendita delle navi. Occorre inoltre in via diplomatica, ottenere dal Governo Americano che i vapori non sieno requisiti e che in caso di requisizione sieno rispettati i contratti coi filatori e col Governo.

Per contro l'ente dei cotonieri, in considerazione del nolo concesso a non oltre 400 cents per 15.000 balle al mese, per l'appoggio diplomatico accordato ed il trattamento fiscale,



17

darebbe la preferenza al Governo e dovrebbe accettare di fare un contratto di trasporto per il ferro per il 50% del carico di ogni vapore allo stesso prezzo pattuito dal Governo colla « Nafra ».

Infine c'è la questione dell'assicurazione.

Ho spiegato che una delle grosse difficoltà nelle quali si trovano i cotonieri è la questione dell'assicurazione dei vapori e dei relativi carichi.

Preannunziata la mia visita da S. E. l'On. De Nava all'Istituto Nazionale d'Assicurazione, ho spiegato la necessità di elevare la cifra assicurabile per ogni vapore.

Convocato il Comitato, ebbi in seguito, la risposta che la cifra assicurabile per ogni vapore era stata portata a L. 25.000.000.—

Occorse l'intervento di S. E. l'On. De Nava presso il Ministro del Tesoro per aumentare ancora questa cifra nella eventualità che si faccia il contratto colla Nafra e tanto più se si comperano Vapori. I Vapori della Nafra sono in parte assicurati in America, in parte in Italia; — se un vapore porta 12 mila balle di cotone, oggi il valore è già di 18 milioni di Lire circa e bisogna far posto all'assicurazione dello scafo.

Se i Vapori che dovessero comperare i cotonieri rimanessero di bandiera americana una parte dello scafo sarebbe assicurato in America, l'altra in Italia.

I Vapori porterebbero p. e. 18.000 mila Balle per volta ed il solo carico rappresenterebbe circa 27 milioni.

Infine, data l'eventualità che si potesse fare un esperimento coi così detti piroscafi ausiliari a vela e a motore bisogna rendere la dizione della deliberazione presa dall'Istituto Nazionale d'Assicurazione più chiara.

L'Istituto Nazionale d'Assicurazione ha preso la seguente deliberazione:

« Vapori ausiliari che non abbiano vele quadre nè attrezzature per vele quadre, e che navighino sempre a motore servendo la vela unicamente come ausilio del motore, sono assicurati allo stesso premio dei piroscafi.

Ho fatto osservare che tale dicitura si presta a dubbi in quanto che sarà difficile determinare se il vapore ausiliario, avrà sempre viaggiato col motore o meno e non potendosi il caricatore della merce esporre al rischio di vedersi non assicurata la merce, perchè il capitano avesse fermato il motore.

Dovrebbe bastare che il Vapore sia così costruito da consentire che tutto il viaggio sia fatto a motore e abbia combustibile a bordo sufficiente per fare tutto il viaggio a motore.

Si capisce che nelle zone pericolose il capitano cercherà sempre di navigare a motore e non si fermerà in attesa del vento.

Ove i cotonieri si assumessero gli obblighi di cui sopra, imponendosi contratti per il trasporto di 40 mila balle di cotone al mese, a tutti i cotonieri che vi avranno partecipato in proporzione non inferiore alla loro potenzialità — ciò che può essere determinato col concorso dell'Istituto Cotoniero Italiano — dovrebbe essere accordata esenzione da ogni formalità di sorta per i consensi d'esportazione che dovranno senz'altro essere concessi e senza perdita di tempo, per un anno dalla definizione degli accordi.

A questa condizione non dispero di poter ottenere che anche i cotonieri facciano il sacrificio da loro richiesto. Assicurato il trasporto di cotone nella misura sopraindicata sarà inutile di prendere delle disposizioni riguardo ad una organica restrizione del lavoro.

18

Ove invece quelle iniziative non fossero coronate da successo, e non urgendo di prendere una decisione immediata - dato lo stato delle provviste attuali - saremo in tempo di riprendere con V. E. lo scambio di idee già iniziate e di studiare il meno dannoso metodo di riduzione dalla produzione.

Con distinta osservanza di V. E.

devotissimo

*firmato:* **COSTANZO CANTONI**  
del COMITATO ESECUTIVO  
dell' ISTITUTO COTONIERO ITALIANO

A S. E. l'On DE NAVA  
Ministro d'Industria Agricoltura e Commercio  
ROMA