

TORNATA DEL 30 MARZO 1871

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE VIGLIANI.

Sommario. — *Omaggi* — *Sunto di petizione* — *Commemorazione del Senatore Farina* — *Interpellanza del Senatore Bixio sul commercio internazionale marittimo.*

La seduta è aperta alle ore 2 4/2.

Sono presenti il Presidente del Consiglio, ed i Ministri degli Esteri, d'Agricoltura, Industria e Commercio, della Marina, dell'Istruzione Pubblica e della Guerra.

Il Senatore *Segretario Chlesi* dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, il quale è approvato.

Fanno omaggio al Senato:

I Prefetti di Torino e di Como, degli *Atti di quei Consigli Provinciali dell'anno 1870*;

Il signor Francesco De Viti, di un suo *Saggio di Lessilogia italiana*,

Il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, dei fascicoli dei mesi di marzo, aprile e maggio 1870 della seconda serie del *Bollettino Industriale del Regno d'Italia*.

Si dà quindi lettura del seguente sunto di petizione:

N. 4182. Le Giunte Comunali di Charvensed, Grassan, Jorençan e Sarre, porgono al Senato motivate istanze onde ottenere che sia mantenuta ai Comuni la conservazione dei loro catasti come per lo passato, finchè non sia provveduto ad un completo riordinamento.

Presidente. Onorevoli Colleghi.

Oggi a me tocca di compiere il più penoso degli uffici della Presidenza, quello di annunziarvi la dolorosa perdita dell'egregio nostro Collega il commendatore Paolo Farina, che ci veniva rapito il 25 di questo mese da morte improvvisa ed immatura. Uomo di acuto ingegno, di fermo carattere e di antichi principii liberali, salutava con gioja le libere istituzioni largite dal Magnanimo Re Carlo Alberto nel memorandum 1848, e dalla prima inaugurazione del Parlamento Subalpino, divenuto poscia Italiano, mai non cessava di farne parte. Chiamato ripetutamente dal voto popolare a sedere nella Camera elettiva dal 1848 al 1857, vi si distingueva per operosità instancabile, per calda e costante difesa di ogni causa liberale e per ampie cognizioni nelle scienze finanziarie ed economiche. Elevato nel 1857 dalla Munificenza sovrana alla

dignità di Senatore, recava nel seno di questa eminente Assemblea quel concorso zelante, intelligente ed indefesso di dottrina e di parola che ognuno di noi ebbe occasioni frequenti di apprezzare nelle nostre discussioni. Onorato dal R. Governo di pubbliche cariche e di commissioni di speciale fiducia, egli le sosteneva con tale saviezza ed integrità, che non pure si procacciava l'approvazione governativa, ma ne riportava eziandio il plauso e la stima del pubblico. Sicchè parmi che ben si possa ripetere del Senatore Paolo Farina: *Multis ille bonis febilis occidit.*

Una vita utilmente spesa a servizio del proprio paese, un bell'esempio di schietti sensi patriottici e molti pregevoli lavori che di lui rimangono negli Atti dei due rami del Parlamento, mentre ne fanno amaramente compiangere la perdita, ben raccomandano a questo alto Consesso ed al paese la perenne ed onorata di Lui memoria.

L'ordine del giorno reca l'interpellanza del Senatore Bixio ai Ministri degli Esteri, della Marina, di Agricoltura, Industria e Commercio e delle Finanze sul Commercio internazionale marittimo.

La parola è al Senatore Bixio.

Senatore **Bixio.** Signori: Nella tornata del 4 corrente io annunziava un'interpellanza sull'avvenire del nostro commercio coll'Oriente e sugli intendimenti del Governo intorno a questa quistione.

La mia interpellanza la riassumeva in alcuni punti che sono inserti nei Rendiconti ufficiali, e la dirigeva all'onorevole signor Presidente del Consiglio, poichè debbo confessare che non era mia intenzione disturbare varii onorevoli membri del Ministero, e mi dichiaro affatto innocente, se la combinazione delle cose fece sì che una questione di tal natura portasse con sè il disturbo di più Ministri.

Io veramente potrei far punto, e limitarmi alle cose da me dette in Senato quando annunziai la mia interpellanza davanti agli onorevoli Ministri della Guerra e delle Finanze che si trovavano presenti, poichè quelle cose sono abbastanza chiare, sì che gli intendimenti

del Governo possono venire manifestati senza ch'io mi dilunghi maggiormente e faccia perdere tempo al Senato. Ma debbo anche riflettere che nessuno degli onorevoli Ministri che sono oggi presenti, lo era allora; e siccome aspetto da loro schiarimenti, così il Senato vorrà perdonarmi se io dovrò rientrare in taluni particolari forse un po' fastidiosi, e direi, terra terra, resi necessari dalla natura dell'argomento che tratto.

Considerando questa questione, io debbo mettermi davanti lo stato attuale delle nostre comunicazioni, la nostra esistenza industriale, e vedere quali sono gli avvenimenti nuovi, che si sono manifestati da poco tempo, e quali ne debbano essere le conseguenze.

Parlo dell'estremo Oriente, epperò del commercio Asiatico coll'Europa.

L'apertura dell'Istmo di Suez ebbe per conseguenza di richiamare il commercio asiatico a quelle antiche vie, che seguiva quando il nostro paese aveva una grande potenza.

Io metto all'infuori di ogni obiezione la navigabilità del Bosforo di Suez: non credo che oggi, allo stato delle cose, si possa mettere più in dubbio questo fatto, qualunque pur sia lo stato dei lavori.

Qual è il primo risultato che produce per l'Europa e per noi sulle coste del Mediterraneo?

Questa cosa è stata esaminata dall'Accademia delle Scienze di Francia, da una Commissione formata dai signori Cordier, Elie de Beaumont, Dufresnoy, Vice-Ammiraglio Du Petit-Thouars e Dupin barone Carlo Relatore, autore notissimo dell'opera insigne: *La forza produttiva delle nazioni*.

Il criterio fondamentale dell'Accademia delle Scienze di Francia, riferito nella seduta, era questo: che prendendo come punto di mira l'isola di Ceylan, e misurando la distanza dei vari porti commerciali di Europa, il complesso di questi porti, seguendo lo sviluppo delle coste da Pietroburgo ad Odessa, guadagna per via Suez invece che pel Capo di Buona Speranza, dal 48 al 62 0/0.

Per restringermi all'Italia e ai porti di Trieste, Venezia, Genova, ecc., essi trovansi ad una distanza minore dalle Indie del 62 0/0 per Suez che pel Capo di Buona Speranza.

Evidentemente nello stato attuale della navigazione, il commercio indo-europeo prenderà la via più breve come sempre, perchè costa meno ed è più utile a tutti. E il risultato sarà che la corrente del commercio del mondo asiatico verrà tutta a svolgersi nel Mediterraneo.

Nel Mediterraneo, stando ai migliori lavori idrografici, il Regno, com'è oggi, conta un bel tratto di coste; esse sonocirca 11,000 chilometri; questi saranno appunto i luoghi più adatti allo sviluppo del commercio del mondo asiatico; ora a me pare evidente che questi porti divengano anche malgrado noi, anche se persistissimo a mantenerli nello stato in cui si trovano, i porti d'approv-

vigionamento per l'Europa che abbiamo alle spalle, ed i porti di transito per i mercati asiatici. Ripeto che tutto ciò mi pare evidente. Non vado sino al punto di credere che le comunicazioni postali debbano passare tutte a traverso l'Italia; lo si vede dalla carta che la Grecia ed alcuni porti dell'Impero Austriaco sono destinati ad avere quelle comunicazioni in un tempo più o meno lontano, a seconda delle condizioni della loro finanza e dei lavori ferroviari indispensabili. Ma oggi e per l'avvenire, l'Europa settentrionale, centrale ed occidentale riceverà per mezzo dei nostri porti in gran parte ed a prezzi cumulativi ben inteso, i generi che riceveva prima per la via del Capo di Buona Speranza dall'Inghilterra e dall'Olanda.

In quale situazione ci trova questo nuovo e grande avvenimento? Che cosa sono i nostri porti come ancoraggi e facilitazione per la caricazione dei bastimenti di grande portata? Qual è lo stato del nostro materiale navale? siamo in condizione di valerci del grande avvenimento a cui assistiamo?

A tutto quel male che vi è, possono porvi rimedio il popolo nostro, la nostra marina, i nostri industriali? Può aiutare quest'opera il Governo?

Molto devono fare il commercio e l'industria, la marina segnatamente, ma molto deve pur fare il Governo.

L'obiezione alla mia domanda mi pare di vederla in talune fisionomie, quando si dice che il Governo deve far tutto in Italia. Lo si capisce troppo, tutti sono disposti a volere che il Governo faccia tutto; io però non sono di quella scuola, ma anche non essendolo, è certo che vi sono cose le quali il Governo bisogna che le timoneggi, se mi posso esprimere con una parola tutt'affatto marinaresca, è necessario che il Governo se ne occupi. E facendo così fa quello che fecero tutti gli altri. Tutti sanno quanti sforzi l'Inghilterra ha fatto per impedire le comunicazioni dell'Istmo di Suez per cui è caso della fortuna e l'opera di una donna, l'Imperatrice dei Francesi, sì, l'Imperatrice dei Francesi, più di lei che di tutti gli altri. Dio l'abbia in santa pace, ma questo è un vero servizio al commercio del mondo.

Il Governo inglese però ha sempre combattuto quest'impresa, e se fosse vissuto quell'uomo che faceva della politica e degli affari con tanta attività, il Palmerston, chi sa se si sarebbe aperto il Bosforo di Suez. E questa opposizione aveva la sua ragione di essere; non era, come molti dicevano e dicono, un assurdo, no. L'Inghilterra sa benissimo che è tutto merito del suo popolo se oggi è depositaria di tutte le merci del mondo; se oggi l'Inghilterra è il paese più industriale del mondo, ed ha l'ingegno e la virtù di renderci tutti quasi tributari suoi.

L'Inghilterra sapeva perfettamente che il giorno in cui questa parte del Mediterraneo vedrebbe il commercio nelle sue acque, non potrebbe a lungo rimanere spettatrice inerte, e col tempo i nostri porti, la nostra industria se ne avvantaggerebbero a suo discapito.

Certo non sarà sempre il mercato di Liverpool che regolerà il mercato del cotone, perchè già 35 milioni di lire sterline di questa merce vengono dalle Indie e ci passano dinanzi. Quello che dico del cotone può dirsi di molte altre merci, le quali certo non ci passeranno sempre dinanzi per andare a classificarsi in Inghilterra, e ritornare nelle nostre acque rincarate di tutte le spese a solo beneficio inglese. E questo dico per la parte che consumiamo noi stessi, e per quella parte che per i servizi ferroviari cumulativi potremo dai nostri porti distribuire all'Europa Centrale, Occidentale e Settentrionale; tutto questo è nostro vantaggio ancorchè non lo volessimo o non lo meritassimo, come potrebbe temersi da taluni; dunque ripeto: il Governo Inglese prevedeva, e non si deve accusarlo se intendeva premunirsi coll'opporci a che la corrente del commercio asiatico-europeo si sviasse dall'Atlantico, su cui la marina inglese è tanto potente e sicura.

E Lord Palmerston, con cui ebbi a discorrere di queste cose, non rispondeva niente altro che un *no* sorridendo, un *non ci conviene*, perchè le ragioni che si davano dagli altri lo capiva perfettamente; ora quel che fa il Governo Inglese nell'interesse proprio è tanto più urgente che lo si faccia da noi; se faremo qualche cosa in questo senso, faremo nè più nè meno di quello che fanno ed hanno fatto tutti gli altri governi e popoli del mondo; noi vediamo oggi grande potenza l'Inghilterra, per marina e per industria, noi vediamo la Francia, l'Olanda, gli Stati Uniti pure grandi; ma non ricordiamo quanto importa, che questa grandezza è opera loro. È stato il sistema di protezione e di monopolio il più assoluto; difatti se risaliamo all'origine della stessa Compagnia delle Indie inglesi, essa ebbe il monopolio da Elisabetta. Nessuno, tranne questa Compagnia, poteva fare il commercio delle Indie Orientali e nessuno poteva andare per quella via. Vediamo l'Olanda che ha diciotto milioni di popolazione nelle Indie: le imposte sono pagate col lavoro obbligatorio e la vendita delle merci all'asta pubblica, ed a beneficio della sola Olanda; il commercio era ed è fatto dai suoi bastimenti, tutti i suoi porti erano e sono chiusi. Lo stesso sistema regna oggi nell'arcipelago spagnuolo delle Filippine e delle Marianne: malgrado talune concessioni, non si può andare nei paesi coloniali loro; tutti i porti son chiusi ad eccezione di Manilla, e solo da poco tempo se ne aprirono taluni alle navi straniere, ma solo per le riparazioni.

L'Olanda pure ha aperto taluni porti, ma appena da qualche tempo in qua. La Francia ha pure seguito lo stesso sistema per quel poco che le rimase, e solo sotto il governo dell'Imperatore furono le colonie francesi svincolate.

Dunque, come ben si vede, tutti i governi hanno fatto secondo i tempi quello che parve interesse de' loro popoli.

Bisogna adunque che anche il nostro faccia alla sua

volta quanto è necessario per migliorare e trasformare molte cose di cui farò un cenno.

Noi, quanto a' porti in generale, siamo nelle peggiori condizioni possibili, e non è il Governo del Regno d'Italia che ha fatto questo: è la lunga storia di dolori che conosciamo tutti, un po' per avere letto alcune pagine, un po' per quello che si è veduto; ma fatto è che sotto questo rapporto le coste d'Italia sono in uno stato deplorabilissimo: porti interriti o rade o inutili o dannose al movimento commerciale, coste malsane: ecco l'Italia marittima.

Se io prendessi i porti migliori e li paragonassi a quelli delle nazioni vicine, Trieste per esempio per l'Austria, Marsiglia per la Francia, e chiedessi: c'è qualche porto in Italia che presenti quella sicurezza, tutto quello che è necessario al commercio come hanno quei porti? Quale è il nostro porto migliore? Si direbbe: Genova è il porto più importante; ebbene, è una rada, una rada nel senso il più assoluto, e quello che è singolare, una rada d'immensa superficie, di acque tranquille e profonde; ma i bastimenti sono ancorati là come in una rada qualunque, colla differenza che è coperta; le merci si devono sempre imbarcare con intermedii lunghi e dispendiosi, tanto che le spese per le merci che vengono oggi coi vapori di grande portata dall'Inghilterra e dall'Olanda superano il nolo o lo pareggiano! per cui una parte del guadagno se ne va in fumo.

Non tema il signor Presidente del Consiglio, non ne faccio già carico al Governo soltanto

Presidente del Consiglio. Un po' a tutti.

Senatore Bixio. Io parlo in generale.... certo a tutti.... a chi tocca, tocca, ci sono compreso anch'io, perchè non sono nato fuori d'Italia, sono Italiano anch'io....

Vediamo Napoli: Napoli ha una superficie di mare che potrebbe essere utilizzata; ma anche qui, Consiglio comunale e Consiglio provinciale vogliono avere a Napoli l'arsenale della marina militare, cosicchè tutta quella superficie sicura e tranquilla che si presterebbe a disporvi magazzini per le merci, a riparare le navi, va perduta, e nel porto cosiddetto militare, quei bastimenti da guerra, ed i più sono carcasse, sono ancorati in modo da impellire il libero movimento agli altri navigli, e vi si potrebbe tordegiare in mezzo, tanto sono sciolti.

E il porto commerciale? Andate mò a vedere il porto commerciale. Quei bastimenti sono serrati l'uno sull'altro tanto che non si può penetrare nel mezzo con una lancia.

Quello che c'è di bello e di spazioso è il molo; ma anche qui, invece di fare del molo un addentellato commerciale, per le due zone a cui dovrebbe far calata, l'hanno ridotto a passeggio, come se, per vedere il mare o gustare il cielo di Napoli, occorresse andare sul molo.

Ora hanno concesso una parte del porto militare;

fu aperta all'estremità del molo una porta per cui si comunica con una calata messa in un tal qual ordine, ma in modo tale che per la caricazione si è costretti a servirsi di barche, non essendo i vapori ormeggiati lateralmente alla calata, ma normalmente, ed ormeggiati alla distanza di 25 o 30 metri, per cui anche un uomo deve prendere il battello per recarsi dalla calata a bordo del legno, e da ciò nasce un dispendio di denaro e di tempo sciupato.

Prendiamo un altro porto, Livorno. Il porto antico di Livorno è interrto; si è fatto un canale acciocchè i bastimenti possano passarvi per entrare nel bacino; poi c'è un altro canale dove i bastimenti sono ormeggiati normalmente al molo per la caricazione coi soliti intermedi! E il porto nuovo? È una rada.

Tutti coloro che sono sbarcati a Livorno, in un'epoca qualunque, con un vapore, avranno veduto che anche con poco vento si dura fatica a guadagnare da bordo o dalla terra la sponda od il vapore ancorato nella rada.

E notate bene, a Livorno c'è una stazione ferroviaria nel porto; e da molto tempo la Società ferroviaria aveva interesse e dovere di mettere la ferrovia in comunicazione coi bastimenti, come succede in quasi tutti gli altri porti del mondo civile, fuori d'Italia. Guardate tutti i porti della Manica i quali hanno ben altre difficoltà; ognuno che è stato in Inghilterra e che s'è imbarcato a Boulogne o in qualunque altro punto, si sarà imbarcato dalla calata col bagaglio, e sbarcando a Douvres, ovvero in qualche altro punto, avrà preso il suo piccolo bagaglio nelle mani e sarà entrato in un vagone. Quello che dico del passeggero valga per la merce. Ciò che abbiamo in porti d'altre nazioni non è possibile avere in Italia malgrado l'interesse di tutti, perchè il battelliere deve trasportare il viaggiatore a terra; perchè il vetturino deve venire a prendervi col suo legno, il facchino deve caricare il vostro bagaglio; perchè l'albergatore deve avere la speranza che non possiate partire col convoglio, e così a forza di spese e di tempo sprecato o non si viaggia o si viaggia male e si spende molto.

Singolare cura degli interessi economici di un paese, e modo strano d'intendere come si debba usare il tempo, e come si spenda il danaro!

Il risultato di tutto questo è che a Livorno non si va, come non si va a Genova, come non si va altrove quando si ha bisogno di proseguire per ferrovia o altrimenti. Così che da Genova per Firenze si devono spendere oggi 50 franchi in ferrovia ed impiegarci 13 ore; invece che impiegare meno tempo e spendere meno. Perchè da Genova si va ad Alessandria, si passa una volta l'Appennino; ma poi si viene a Bologna, e da Bologna si ripassa nuovamente l'Appennino, e si viene a Pistoja. Ora quattro e quatt'otto ore spese per passare l'Appennino due volte; tempo e danaro sciupato.

Ho detto di Livorno, Napoli e Genova. Lasciatemi ritornare un momento sull'argomento di Genova,

perchè è mia città. Volendole bene, non voglio tacere niente di ciò che le fa torto.

I lavori del porto di Genova furono ideati ed eseguiti da un uomo molto sapiente, ma pare che qualche volta anche i sapienti, venendo all'applicazione, mutino stile.

Genova ha una calata nel porto, su cui appena si cammina, paragonandola ad una calata di Marsiglia, a quelle di Trieste, non parlo dell'Inghilterra, non degli Stati Uniti, parlo di paesi vicini che pochi anni fa non contavano come gran porti. Il porto di Marsiglia fu di 18 ettari fino al 1838, oggi esso merita d'essere studiato. A Genova invece la calata è così ristretta e limitata da non poter servire al libero movimento della merce.

Ma come se questo non bastasse, è stabilito che i bastimenti del piccolo cabotaggio ne usino, ed i vapori e rimanenti bastimenti della grande navigazione ne sieno esclusi, e solo taluni di essi sono ammessi allo scalo del così detto *Passo-Nuovo*, ma anche qui ormeggiati normalmente invece che parallelamente alla calata.

Oggi si sono cominciati dei lavori più conformi ai bisogni, ma fin qui tutto ha proceduto alla peggio, dal molo infuori, in modo che i bastimenti che danno luogo ad importanti operazioni di commercio, che hanno bisogno di non trovare inciampi nello sbarco ed imbarco di mercanzia e passeggeri, debbono dipendere dai battellieri, dai facchini, perchè la Giunta comunale e la Camera di Commercio sarebbero allarmati se tutta questa gente, che non sa e non vuole intendere, si credesse lesa in ciò che chiama suoi interessi.

E di questo io credo che l'onorevole Ministro del Commercio sappia qualche cosa; e saprà eziandio che certe disposizioni legislative sancite dal Parlamento furono applicate in molo per cui i facchini vantano ragioni, e chi ha torto è il pubblico ed il Governo.

A Genova succede questo: si arriva per mare in quel porto; ed i viaggiatori per affari che vogliono tosto correre alla ferrovia, devono aspettare perchè arrivi il battello che ha da trasportarli, dalla nave alla città; poi si scende alla famosa *Rotonda*, ma per arrivarvi bisogna fare un lungo tragitto e girare fra *andane* o file di navi, e poi si è sottoposti alla visita in un locale sucido per modo che non sapete più se siete in un paese civile.

Quindi mandate un uomo a prendervi un legno, e dove? Sulla piazza dell'Annunciata, a 2 chilometri di distanza, oppure sulla piazza di S. Lorenzo, anche essa a 2 chilometri, e ciò perchè ci si costringe a sbarcare dove non c'è spazio per legni nè stazione prossima.

È una cosa veramente singolare. Ma perchè il vapore che arriva non sbarca i passeggeri alle calate? Ciò converrebbe al pubblico, ma non è nell'interesse dei battellieri e dei facchini.

E chi crederebbe che a 500 metri di distanza dalla

Rotonda, e prima di giungervi, c'è un'abbastanza comoda calata, quella dei *Salumi*, e lì presso c'è una piazza, ove potrebbero starvi i legni in qualche numero per comodo dei viaggiatori, come c'è in prossimità dell'ancoraggio dei vapori il seno di Santa Limbanla dove si potrebbe sbarcare.

Ma, non si deve andar là poichè i facchini allora non avrebbero più i regolamentari gualagni.

Così vanno gli interessi pubblici da noi.

Bisogna dirle certe cose, piacciono o non piacciono. Passiamo ad altro.

Taranto, il primo porto del mondo, per superficie, profondità e sicurezza, è stato chiuso con un ponte. Ognuno s'immagini cosa direbbe un Inglese al quale si narrasse che alla foce del Tamigi si è costruito un ponte per cui non possono più penetrare nel fiume se non piccoli battelli.

Così hanno fatto a Taranto; non so da quanto tempo, ma è certo che andato a Taranto come membro della Commissione del Ferro presieduta dall'attuale Ministro delle Finanze, per studiare il porto, ebbi a provare la più grande sorpresa che mai abbia provato in vita mia. Ecco il fatto: arriviamo alla stazione di Taranto, dove troviamo una deputazione del Municipio e taluni gentiluomini della Provincia. Vi era anche il nostro onorevole collega Nitti. Accettiamo, per quanto vicini, una vettura, e c'incamminiamo in città; ma procedendo; a me non pareva d'essere orientato, aveva con me un lucido dei due porti, e dopo d'averlo consultato, chiedo al Nitti di togliermi dal dubbio, tanto più che procedendo ci trovavamo sopra un ponte, e il Nitti mi disse allora quello essere il ponte che chiudeva l'antico porto o Mare piccolo. A me parve di sognare; pregai di fermare il legno, e smontato mi slanciai in un battello e avvicinandomi ad un bastimento di cabotaggio, ancorato nella rada, chiesi uno scandaglio, ritornai con questo a terra, e scandagliato sotto un arco del ponte trovai 4 metri d'acqua. Più sorpreso che mai, chiedo il perchè: il Nitti che mi aveva in altri tempi mandato in dono alcuni suoi scritti sul Porto di Taranto, ne quali non si parlava di questo ponte, mi disse allora che la città abbisognava di un tal ponte per le sue comunicazioni, e che da quella parte Taranto riceveva l'acqua, ed altre ragioni fra cui pare che la produzione delle ostriche non fosse l'ultima; vidi difatti delle rocce gettate sotto gli archi, che mi si dissero dal Nitti e da altri, gettate per la generazione delle ostriche; non lasciai di dire che un porto tanto vasto non mancava certo di luogo opportuno ad un tal pesca, ma la mia sorpresa mi parve sorprendere i nostri gentiluomini, che Dio loro perdoni.

A me pare che l'acquedotto, primitivo com'è, potrebbe rimanere disteso sul fondo, ed il ponte, se fosse necessario, potrebbe essere girante come a Livorno, come a Brest, come a Marsiglia e dovunque.

Quello che dico oggi e che ho detto allora si è che

quando il Governo volesse aprire questo magnifico Porto sarebbe ben presto fatto. A me pare che il ponte costruito com'è può esser tolto con poca fatica, e mi par certo che in una settimana di escavazione si otterrebbe il fondo che importa avere pel passaggio di tutta quella parte del materiale che si volesse mettere al sicuro. Certo la cosa è fattibile e prontamente fattibile. Noi abbiamo per oltre 150 milioni di materiale della marina militare, e difficilmente potrebbe ripararsi meglio occorrendo, e, se oggi vi si mandasse il materiale che è a Napoli, mi parrebbe non solo ben fatto, ma urgente. A me pare impossibile che il mare piccolo abbia potuto esser chiuso, e più impossibile ancora che, essendolo stato, lo sia rimasto per tanto tempo e lo continui ad essere. Davvero che se dura così, c'è proprio da disperare del senso marino del nostro paese!

Non dirò altro per oggi dei rimanenti porti del continente, ma ci sono le due grandi isole di cui mi è impossibile tacere.

La Sardegna!

Un antico ed illustre uomo, Alberto La Marmora, nel 1851 o 1861 (posso errare di data), esponeva un giorno al Senato l'importanza industriale e commerciale della produzione, dell'isola di Sardegna.

Io sono stato in Sardegna alcune volte, ma manco da Cagliari da molto tempo.

L'ultima volta che vi sono stato parmi fosse nel 1833; nella darsena, o porto, ci si andava in quel tempo con dei bastimenti di cabotaggio quali erano in uso allora.

La rada è però importante e sicura, ma è rada in sostanza, e col vento la caricazione è quindi difficile, lunga ed incerta.

La Sardegna è il paese che diede il nome all'antico Stato, che fu base della situazione attuale. Converrebbe, per l'utilità commerciale di un paese come la Sardegna, che la darsena di Cagliari, fosse almeno scavata: non è chieder molto! Nella darsena di Cagliari non si può entrare oggi come non si entrava al tempo che ho detto.

I vapori postali, obbligati per contratto ad approdare a Cagliari, non possono entrare nella darsena, e quella che era cosa singolare allora, lo è tanto più oggi che l'immersione dei bastimenti, per il maggiore loro tonnellaggio, è divenuta maggiore.

Ora è evidente che lasciare il porto principale d'un'isola come la Sardegna, in tale condizione da non potersi caricare con i bastimenti del commercio d'oggi, è veramente più che trascuranza: è una ingiustizia.

Lo stesso debbe dirsi del Porto di Terranova, in cui i vapori postali hanno obbligo di approdo. Ma approdandovi, si è obbligati ad ancorare a molta distanza: le comunicazioni colla terra si fanno con piccoli battelli, il porto è paludoso e malsano, e non è in questo modo che si devono lasciare i porti di un paese civile, e bisogna assolutamente provvedere.

Lo stesso si deve dire di Porto Torres, porto che non ha acqua per i bastimenti postali che pure hanno

obbligo di approdarvi. Bisogna rimanere nella rada dell'Asinara e perdervi del tempo; eppure Porto Torres è il porto della seconda città dell'Isola, cioè di Sassari!

Questi sono i due porti della Sardegna; la quale ha inoltre molti ancoraggi, e taluni, come a San Pietro, alla Maddalena ecc. eccellenti e tanto celebrati dall'ammiraglio Nelson, ma sono rade di cui per ora può importar meno occuparsi.

Veniamo alla Sicilia: questa è in assai migliore condizione relativamente ai suoi porti; si lavora da un certo tempo, dalla proclamazione del Regno d'Italia; ma non si lavora quanto bisognerebbe, tenuto conto della grande importanza commerciale che ha quest'Isola.

Questa generale condizione di cose è dolorosa a constatarsi, e bisogna recarvi un rimedio efficace.

Tutto il materiale per l'escavazione dei porti d'Italia che è a disposizione del Ministero dei Lavori Pubblici consiste in una forza di tanti cavalli, quanti un Principe d'Europa qualunque ne ha per andare a passeggio! 563 cavalli di forza è il complesso dei curaporti a vapore. Ed ha 26 legni in totale, più i quattro che appartengono al Ministero della Marina e che non lavorano sempre. Questa è tutta la forza disponibile di curaporti e non è evidentemente con tali mezzi che noi possiamo mettere i nostri porti in condizione di ricevere il materiale navigante del commercio d'oggi.

Naturalmente, se si interroga il Ministero, risponde: che se la Camera non ammette somme in bilancio, il Ministero adopera quelle che ha; ma io dirò che questo affare dell'escavazione è una cosa seria pel paese, perchè nei porti bisogna poter caricare le merci e prontamente.

Esaminiamo la Sicilia.

Messina, un grande porto; molto commercio vi si fa coll'Inghilterra, cogli Stati Uniti; molti vapori e di tutti i paesi vi approdano di continuo.

L'Italia meridionale che nelle statistiche inglesi è ancora denominata *Due Sicilie!*...

Vedo che l'onorevole Presidente del Consiglio mi guarda con un'espressione che mi mette nella necessità di provare . . .

Presidente del Consiglio. Non dubito punto di quello che dice.

Senatore Bizio. I porti settentrionali, compresa la Sardegna, fanno con l'Inghilterra un commercio di esportazione che oggi appena tocca 400 circa mila lire sterline e che nel 1855 giungeva appena a 222 mila sterline, e Napoli e la Sicilia fanno un commercio di 2 milioni e più di lire sterline, ed anche nel 1865 sommava a 1 milione e 600 mila sterline.

La Sicilia è anche quella parte d'Italia che conta di più nel commercio marittimo cogli Stati Uniti; e questo è un criterio abbastanza importante per valutare quanto si possa fare anche in altri paesi dove

il gusto inglese è diffuso; ebbene qual è la condizione de' porti della Sicilia?

Nella Sicilia, Messina, città importantissima, in quali condizioni si trova?

È una rada!

È una rada di una natura ben singolare: ed il rimedio non può venire che dallo svincolamento delle zone militari e dalla trasformazione della cittadella, e quindi del *dragaggio* della parte interrita nella prossimità delle opere militari; questione codesta, che taluno guarderà con preoccupazione, ma per la quale io non ne ho alcuna, persuaso che la difesa dello Stretto si può e si deve fare oggi dalla punta del faro. Intanto Messina è in condizione tale che non c'è possibilità di ancorarvi, non perchè non ci sia fondo, ma perchè ce n'è troppo. A ciò si è rimediato con l'espedito delle *boe*, cioè si è rimediato come si è rimediato in alcuni porti inglesi per altri inconvenienti inutili a dirsi adesso. Si sono stabilite delle *boe*, colla differenza che queste *boe*, invece di essere di proprietà dello Stato, sono proprietà di Compagnie straniere, le quali, avendo necessità d'andare a Messina per fare commercio, e vedendo che non vi era modo di ottenerle dal famoso Governo che è caduto, hanno finito di fissarvene essi stessi, e quando uno arriva a Messina, si allaccia ad una di queste *boe*, col pericolo che venga il padrone a reclamare e mandarlo via.

Lungo la calata non c'è fondo bastevole, nè le calate svolgono quanto basta in tutto il porto; della Cittadella non so che cosa vorranno farne; io la convertirei in magazzini. Queste sono cose che possono essere apprezzate in diverso modo, se veramente lo Stato ne avesse bisogno per sua difesa: ma allora bisognerebbe ben trasformarla, perchè, com'è oggi, credo che non possa resistere ad uno di quei cannoni di cui ho veduto il tipo, alcuni giorni fa, nell'Arsenale di Artiglieria di Torino, ed il quale, per quanto non sia dei più terribili, pure colle sue 15 tonnellate ed il metro di culatta è già capace di rovesciare tutto quel vecchio mucchio di pietre scoperte di altri tempi.

Ad ogni modo, se la Cittadella deve rimanere, ritenete quel porto di estrema importanza. Fate che vi si possa ancorare; e siccome le *boe* saranno sempre indispensabili per le grandi profondità, il Governo tolga lo sconcio ch'esse sieno proprietà straniera, e ne collochi tante quante debbono esser in un porto di tanto movimento.

Palermo, dove certo si sono fatti dal Governo d'Italia utili lavori, come il prolungamento del molo, che ha tali profondità che, oltre essere costosissimo, richiede gran tempo, è sempre un porto nelle condizioni primitive.

A Palermo è pur necessario costruirvi delle opere per la caricazione: la *cala* del cabotaggio vuole essere coperta. Se non erro, il Generale Medici avrebbe ottenuto dal Governo i mezzi per le costruzioni più ur-

genti, e desidero che il Governo dica a qual punto sono oggi le cose.

Accennato Palermo, occorre dire di Trapani, dove troviamo una produzione di 100 mila tonnellate di sale marino e molti altri generi dell'Isola. Le saline cominciano da Marsala e vengono fino a Trapani; 100 mila tonnellate di sale, ripeto, è una bella produzione.

Ma appena si entra a Trapani, appena appena si sta dentro: vi è un piccolo canale; tutto il resto è interrito ancora, i bastimenti non hanno calate bastevoli per la caricazione, che devono ultimare in rada per la mancanza di profondità. Mancano poi interamente i congegni che permettano di eseguire la caricazione in poche ore, come in Inghilterra ed altrove si fa per il carbone e per altro. Paragonate Trapani a Trieste per un momento, andate a caricare a Trieste dei grani, per esempio; all'altezza dell'alberatura corrispondono i magazzini col bastimento. Sotto questo magazzino da cui si vuota il grano in poche ore, anche per grandi bastimenti, non si ha che ad aprirne una valvola e il carico viene da tale altezza che quasi non si ha bisogno di paleggiarlo come si dice. Per sali e per zolfi bisognerebbe poter fare lo stesso: bisognerebbe poter con un vapore caricare mille tonnellate in poche ore; ma nei nostri porti non vi è modo di muoversi, non vi è abbastanza acqua, si difetta di ferrovia e di altri mezzi celeri.

A Trapani il sale lo si trasporta in battelli lungo canali interriti, e sopra bassi fondi, per cui spesso si incaglia e si è costretti a gettare in mare la merce, per poter proseguire.

Mi è accaduto un fatto singolare:

A Trapani andai col Direttore della Società, il sig. Adragna, per rendermi conto di quelle saline. Chi ci conduceva credeva di conoscere la via... Ebbene costui ha sbagliato di direzione e siamo rimasti col battello incagliato a metà via, ed eccoci a gridare: Ehi, — ehi là... veniteci a prendere... siamo a secco! —

È veramente così che dobbiamo avere i nostri porti?

Diciamo di Marsala che è poco distante da Trapani; Marsala è un punto importantissimo, ed il sig. Ministro delle Finanze, poco dopo ch'io lasciava quella città, ha mandato a studiare la questione degli *alcoli* e dei vini del paese, e vi mandò un chimico distinto che era all'Istituto tecnico di Udine, ed ora è professore al museo industriale di Torino.

Dal lavoro di questo valentuomo, che è pubblicato nell'*Italia Economica* del Maestri, uscita in luce adesso adesso, tolgo le cifre che seguono:

Spedite		all'estero	ed in cabotaggio.
1866	Pipe	13,520	Pipe 5,504
1867	»	16,576	» 9,461
1868	»	9,371	» 7,956
1869	»	15,472	» 7,497

Codesta produzione ed esportazione del vino di Marsala

devesi principalmente a tre proprietari, che fabbricarono nel quadriennio 1866-1869 le seguenti quantità:

	1866	1867	1868	1869
	Pipe	Pipe	Pipe	Pipe
Woodhouse	1,542	2,120	1,057	2,035
Florio e C.	3,491	3,047	3,487	3,364
Ingham e C.	4,642	5,388	5,258	6,069
Diversi	9,649	15,482	7,525	11,501

Ogni pipa corrisponde a quattro ettolitri. Otto ettolitri; nell'uso costante del commercio marittimo, corrispondono ad una tonnellata; per non prendere che l'ultimo degli anni indicati, cioè il 1869, vuol dire che Marsala ha prodotto 11,484 tonnellate; ovvero 22,969 pipe.

Dai quadri che seguono nello scritto che ho sott'occhio, si vede la parte spedita all'estero, a Malta, Inghilterra, Tunisi, Stati Uniti, Germania, Canada, Francia, quantità considerevolissime che nel 1869 sommano a circa 16 mila pipe, pari a tonnellate 8 mila. Valori e guadagni che, aggiuntivi i noli, sommano a circa 8 milioni solo per la quantità che va all'estero.

Da ciò si può scorgere quale vantaggio si otterrebbe se il porto di Marsala offrisse la possibilità delle caricazioni con navi di grande portata, le quali prenderebbero direttamente la quantità che portano all'estero, invece che doverla imbarcare a Palermo, sopraccaricata di spese di imbarco e sbarco, magazzinaggio, trasporti, ecc. Ma il porto di Marsala non ha nè superficie, nè profondità ancorabili che permettano di andarvi coi legni della grande navigazione. Disgraziatamente quel governo che era a Napoli ha immaginato di fare un porto aperto alla corrente, di pochissima estensione e la cui bocca ha una barriera di roccia che non c'è luogo di poterla disfare. Anzi, a proposito di questa roccia, dirò che in quel porto vi sono bensì due cavafanghi a vapore, e si ostinano al lavoro, ma riescono a ben poco od a nulla, perchè ogni quattro paleggiate il cura-porti soffre delle avarie, deve quindi esser posto in riparazione, e dopo 15 giorni ritorna alla carica, va in riparazione di nuovo, e così via via, a tal segno, che non si sa quante ore dell'anno vengano a lavorare quei cura-porti.

Ora si rifletta che a poca distanza c'è il famoso porto di Cartagine, della più grande superficie d'acqua che possa abbisognare a un porto commerciale, sicuro dall'altra parte della città; perchè quell'uomo, uno dei tanti dominatori che abbiamo avuti, Giovanni d'Austria, n'ha riempita la bocca e vi ha messo alcuni barraggi per paura dei barbareschi. Ed oggi questo porto, che si dovrebbe escavare, è lasciato così, nè so troppo perchè il Comune di Marsala ha fatto talune spese per strade e passeggiate verso quello che chiamano il nuovo porto, come al molo di Napoli! E intanto il porto attuale è interrito, roccioso, malsano e non vi si può caricare la merce del paese che con

piccoli bastimenti dispendiosi. Così si intendono le cose commerciali da noi!

E notate che in prossimità dell'antico porto vi sono le migliori saline, di quel sale che si esporta da Trapani, dov'è trasportato nel modo il più primitivo e dispendioso ed incerto, nei tempi; e tutto questo, per non aver porto ancorabile a Marsala, dove col vino si imbarcherebbero tutti gli altri prodotti del paese! A Marsala ho sentito molte lagnanze, ma mi colpì la mancanza dei veri criteri commerciali in quelli che più si lagnavano con me della politica e di non ricordo quante altre cose lontane da loro di cui si occupano molto, lasciando agli stranieri quello che dovrebbe interessarli maggiormente. Vero è che se Giovanni d'Austria ha chiuso il porto, noi lo lasciamo com'è!

Procedendo, per i porti di maggiore importanza, da Marsala s'incontra Girgenti, che è uno dei porti più importanti per la esportazione dei generi di Sicilia, essendovi a poca distanza i ricchi depositi di zolfo e di salgemma. Di quest'ultimo noi potremmo esportarne, in concorrenza con Liverpool, da dove parte un milione circa di tonnellate di salgemma, delle quali 30 mila per le Indie, potremmo, ripeto, esportarne per le Indie stesse, profittando del vantaggio che ci offre la differenza delle distanze da Girgenti e Liverpool alle Indie, via Suez.

Ecco una media di cinque anni del nolo da Liverpool alle Indie inglesi pel sal gemma;

1867 da 41 scellini a 30 per tonnellata	
1868 da 37 » a 25 »	
1869 da 25 » a 31 »	
1870 da 24 » a 27 »	

L'Annuario consolare americano pel 1868 indica, di soli americani, 17 carichi di salgemma da Liverpool a Calcutta. Noi abbiamo montagne intiere di salgemma; perchè non lo esportiamo? Non lo esportiamo perchè non abbiamo nè porti di imbarco in prossimità dei giacimenti, tuttochè questi sieno in prossimità dei porti, nè mezzi di trasporto economico per condurlo dai giacimenti ai porti, e da questi imbarcarlo prontamente ed economicamente a bordo.

Eppure in Sicilia dicono che di questo salgemma non val la pena di occuparsene; mentre invece un capitano di nave vi scorge subito un conveniente carico per il suo bastimento, che dà un nolo sicuro, e che è migliore della seta, perchè ne trova quanto vuole, e può smerciarlo con sicurezza.

Il Porto Empedocle, che è alla marina di Girgenti, è in costruzione, ed è destinato ad avere molta importanza, e mi parve ben inteso. Ma con quanta alacrità vi si lavori è quello che mi lasciò più d'un dubbio. Fin qui intanto non c'era che un miserabile ricovero per pescatori, senza fondo e senza superficie fuorchè per battelli! Singolare governo quello che si ebbero per tanti anni quei paesi!

Al punto in cui sono le cose ancora oggi, e mal-

grado il grosso guadagno che le finanze dello Stato incassano per l'estrazione dello zolfo e pel poco salgemma che pure vi s'imbarca, quello che si chiama il Porto Empedocle, dopo dieci anni di regno è ancora, come ancoraggio, quello che era prima. Vi si è iniziata una gattata, ma da quello che ne vidi nel passato anno, posso dire che i lavori procedevano lentamente ed incerti, e di questo passo chi sa quando si finirà!

La rada di Girgenti dove caricano quasi tutti bastimenti stranieri per l'Inghilterra, l'America, la Svezia, la Russia, ha dei bassi fondi formati da zolfo! perchè tante volte s'imbarca questo minerale mentre il mare è agitato, ed una parte se ne va nell'acqua; e per una serie di circostanze che non fan troppo onore alla moralità di molti che vi hanno che fare, e dei quali ora non debbo occuparmi, perchè il Senato non è un tribunale, una gran quantità di zolfo si perde anzichè andare a bordo, e difatti quando il mare è tranquillo, grandi mucchi di questo minerale si vedono nelle acque della rada di Girgenti, e chi volesse andarlo a raccogliere potrebbe fare una certa fortuna, perchè ve ne sono molte migliaia di tonnellate, cacciate in acqua a quel modo, e ciò è anche di pregiudizio ai capitani che lo caricano, poichè può credersi al luogo d'arrivo che lo zolfo mancante se lo sieno essi medesimi appropriato.

Eppure i bastimenti ci vanno perchè lo zolfo è oggi di una necessità industriale a cui difficilmente si supplisce. Vero è che non è lontano il giorno in cui se lo zolfo d'Italia non potrà venderci a miglior mercato, l'industria sa già come ottenerlo, con speciali processi chimici da metalli che lo contengono.

E certo, quel giorno in cui i nostri zolfi avranno dei concorrenti industriali a miglior mercato ed in uguale quantità, cesseranno gli stranieri di venire a cercare, e le borse nostre e la Cassa delle Finanze del Regno se ne risentiranno. Quello che è ugualmente certo si è che oggi la rada di Girgenti, come quella di Licata e di altri caricatori di Sicilia, sono tutte nello stato primitivo; così come a Sumatra. Quando il tempo è minaccioso, il bastimento dirada nella direzione del vento, in cerca di un porto qualunque dove mettersi a ridosso. Taluno va a Malta, od alla prima articolazione di costa che lo solvi, altri a Trapani; si cerca un luogo qualunque, insomma, dove mettersi in salvo per poi ripartire quando il tempo sia meno cattivo. Con venti contrari, si borleggia per vari giorni per ritornare all'ancoraggio, cose insomma che non avvengono più in verun altro luogo del mondo.

È così che dobbiamo far le cose nostre? Io ho desiderato l'onore di far parte di questo onorevole Consesso appunto perchè, tutte le volte che vedrò succedere cose di questa natura, verrò al Senato ad esporle: vedremo se a forza di ripeterle non vi si porrà un rimedio.

Ora veniamo al porto di Siracusa.

Dai documenti ufficiali comunicatimi dal Prefetto,

e specialmente da un discorso da lui pronunciato, prima ch'io vi andassi, dinanzi al Consiglio provinciale, risulterebbe che il porto di Siracusa ha attualmente 160 ettari di superficie ancorabili: la esattezza è che vi sono 650 ettari di superficie tranquilla e abbastanza profonda per poter fare operazioni commerciali; ma a terra tutto è imbrigliato dalle zone militari, e lungi dalla città nell'ampio seno del magnifico porto, che mi ricordava Sydney, tutto è mal sano! malsano ed inabitabile, e non vi si trova che una piccola salina di proprietà del Sindaco; del resto, ripeto, è inabitabile, perchè vi regnano le febbri dappertutto, o quasi dappertutto.

La Casa Florio ha in Siracusa, un deposito di carbone per i suoi vapori: il magazzino è nell'interno della città, e dal bastimento al magazzino, e da questo al vapore le spese di sbarco, imbarco, e trasporto, e andirivieni superano quelle di nolo dall'Inghilterra. Uno il nolo, uno e mezzo le spese! È così che dobbiamo fare il commercio da noi?

L'onorevole Ministro della Guerra mi ha individualmente dichiarato che, quanto a lui, le zone militari di Siracusa non avevano ragione di essere, per conseguenza io non avrei a chiedere altro se non che si affrettino le disposizioni di bonificazione delle sponde, e si escavi quanto importa in prossimità delle stesse, per cui l'industria privata possa costruire i magazzini opportuni, e s'impianti quel sistema di caricazione che giudicherà conveniente.

Augusta, è pur essa un porto dei più importanti d'Italia per l'esportazione; ha un migliaio d'ettari di superficie abbastanza profonda e sicura, ma siamo da capo! È una rada con le sponde in primitiva spiaggia; vi ha produzione di una considerevole quantità di tonnellate di sale che si potrebbe vendere ad un prezzo conveniente per gli altri paesi, ma non ci è modo d'imbarcare, o sbarcare, da battelli in fuori, non c'è modo insomma di fare un bel niente. Un giorno io mi trovava colà, vi era un bastimento carico di materiale ferroviario, e come lo sbarcava? Non potendo, fare altrimenti, veniva cacciato in mare, e poi una dozzina d'uomini a forza di spalle lo spingevano su per la spiaggia!

C'è ad Augusta una zona militare, perchè è antica piazza da guerra! Abbandonate questa piazza e le zone militari che non hanno più bisogno di esistere, fate che qualcheduno, se non il Governo, quando ne riconosca la convenienza, tanto più ora che quei porti sono allacciati dalla ferrovia Palermo-Messina, possa stabilire magazzini; lasciate che venga attivata la caricazione, e darete vita a questi porti che sono i veri porti dell'Oriente. Potrei dimostrare, quando non rendessi troppo lugo il mio dire, che quelli sono proprio i paesi della esportazione per le Indie; ma lo dirò a suo tempo.

Augusta potrà certo imbarcare la produzione dei vini e degli zolfi della provincia di Catania: i vini solo sommano ad alcune centinaia di migliaia di ettolitri.

La Sicilia ha una produzione di circa 8 milioni di ettolitri di vino, così come altre immense produzioni esportabili ed esportate.

Bisogna però fare dei grandi lavori per effettuare la caricazione economica, poichè i vapori, che sono i mezzi di esportazione d'oggi, hanno le ore contate; se non possono fare in quel dato tempo le loro caricazioni, se ne vanno altrove: così andranno allora a caricare a Barcellona o a Marsilia: l'ho detto e lo ripeto, i vapori non possono perder tempo: chi vuole smerciare ci pensi e presto.

Dopo questi porti della Sicilia veniamo a Cotrone che ha, come già ho detto altravolta, un bacino di salemma nei suoi pressi. Ma a Cotrone non si può ancorare perchè non vi è profondità bastevole per bastimenti di qualche conto per grandi navigazioni.

Insieme coll'escavazione bisogna pure pensare alla salubrità di tutti questi luoghi.

Se dobbiamo pagare tasse, bisogna trovare il modo di guadagnare più che non lo si faccia oggi, perchè davvero, relativamente a quel tanto che possiamo produrre, produciamo pochissimo.

Domando un momento di riposo.

(Dopo pochi momenti si ripiglia la seduta.)

Fra i porti che ho poc'auzi accennati, ne ho lasciato fuori uno della Sicilia, che nelle condizioni di oggidì non manca di avere importanza.

Intendo parlare del porto di Catania, e tanta è la sua importanza commerciale, che il Parlamento ha votato delle somme per allargare l'attuale superficie ancorabile e coprirla meglio che l'attuale non sia.

Io ho veduto il luogo, che come città, come commercio, come industria, come civiltà ha molta importanza.

L'opinione che io mi sono fatta delle difficoltà marittime del luogo si è che coi fondi votati dal Parlamento non si farà nulla, o si farà quello che si è sempre fatto sin qui. Sarà una continuazione di sforzi inadeguati ed impotenti che si terminerà con la distruzione violenta di quanto si avrà avuto l'ardire di fare davanti ai furori di un mare che tutto travolge. Per fare un porto a Catania occorrono molti e molti milioni, e sarà forza farlo nell'interno colle mine, distruggendo una parte della città, cominciando dai viadotti della ferrovia e procedendo nell'interno. Se poi si vuole costruire in mare, occorrono altri mezzi che quelli votati, altri uomini! Gli Inglesi e gli Americani saprebbero appena. Milioni molti, e a decine ci vogliono se si vuol lavorare in mare a Catania. Corosco la storia dei passati lavori, e mi par certo che se il mare potesse ridere, riderebbe dell'autore del progetto, di chi lo approvò e di coloro che hanno la poesia di credere a quanto si propone. Bisogna vedere cosa succede dei massi addossati al molo d'oggi! divengono dei ciottoli e vengono, anche quando sono enormi, sbalzati al disopra del molo dall'infuori nel porto.

Ma Catania, abbisogna ella proprio di un porto in

cui contribuisca lo Stato? Non sonvi Messina ed Augusta in prossimità ed allacciate da ferrovie?

Per me ad ogni modo sono incredulo sul risultato dei lavori del porto come è proposto, e credo che non se ne farà nulla. Se m'inganno vedremo, ma la storia del porto di Catania è là per provarlo.

E per quest'oggi avrei finito di dire dei porti nostri più importanti sotto il rispetto del commercio dell'esportazione ed importazione dalle Indie e viceversa.

Procediamo nell'esame di altri elementi.

Se noi vogliamo prendere parte al commercio indoeuropeo, bisogna che abbiamo queste tre cose: 1° Comunicazioni ferroviarie coll'Europa centrale, settentrionale ed occidentale; 2° I porti costruiti in modo da potervisi caricare e scaricare e muovere la merce prontamente, economicamente; 3° Aver un materiale a vapore di grande portata ed economico per cui e da noi e dall'estero possiamo attivare gli scambi.

Ho detto dei porti, accennai alle ferrovie, passerò a dire del materiale navale. Ma prima debbo dire che i passi del Brennero e del Cenisio non bastano. importa che quello del Gottardo si apra. Voglia il Governo affrettarlo con tutti i modi che sono a sua disposizione.

Quanto al materiale navale io comincio dallo stabilire che un bastimento a vapore od a vela, che non abbia la capacità di un migliaio di tonnellate di carico, non è una nave economicamente utile per le grandi navigazioni, e tanto più per quelle dell'Indo-China.

Stabilite queste basi, e credo che nessuno uomo pratico di marina e del commercio me le contesti, esamino la situazione del nostro materiale: prendo la statistica pubblicata sin qui; è del 1868.

Bastimenti da 801 a 1719 tonnellate ne abbiamo 10

Da 800 a 600 tonnellate 75

Da 600 a 500 tonnellate 159

E mi fermo perchè sono già molto al di sotto di quello che credo utile nella grande navigazione.

Di noi si direbbe che andiamo alla ricerca delle illusioni enumerando 17,845 bastimenti, mentre nel fatto ne abbiamo appena 244 atti veramente alla grande navigazione. Nei 17,845 vi sono compresi i battelli con cui si va a bordo! (*Marità.*)

Adesso il Codice ha sancito la parola *nave*; una volta questa parola equivaleva a un bastimento di tre alberi verticali a vela quadra; oggi si prende nave nel senso di bastimento, e di queste nel numero sopra ricordato ve ne sono 9,071 di 6 tonnellate; 1,486 da 6 a 10 tonnellate; 689 da 11 a 20, ecc. ecc. sino a 11,447 le quali tutte insieme sommano appena a 48 mila tonnellate! Ed è in tal modo che arriviamo nella Statistica ufficiali al bel numero di 17,843 navi. Illusioni!

Ma perchè non paia che io voglia esagerare la nostra povertà, leggerò la Statistica comunicatami dal Ministro della Marina e corrispondente all'attuale del 1871, dalla quale si vedrà che siamo andati avanti,

ma siamo sempre ben poca cosa; ho detto già che i vapori i quali non siano capaci di 1000 tonnellate di merci e del necessario carbone per alcuni giorni a bordo, non sono bastimenti utili alla grande navigazione; ora quanti vapori utili abbiamo noi? i più importanti, meno uno, non oltrepassano le 800 tonnellate, e da 500 ad 800 tonnellate ne abbiamo 7. E siamo una potenza marittima, che vuol fare il grande commercio del mondo? Vapori in totalità ne abbiamo 101, ma vi sono tutti i rimorchiatori, vi sono i battelli del golfo di Napoli, ma battelli utili alla grande navigazione non ne abbiamo che sette, dunque non ci facciamo illusione. Secondo i documenti ufficiali del 31 dicembre 1870 e l'aggiunta del 7 marzo 1871, la totalità dei vapori invece di 17 superiori alle 500 tonnellate, somma ai 18 compreso l'aumento a tutto il 30 marzo 1871. Dalle 500 alle 300 tonnellate 281... e mi fermo naturalmente qui: nel 1871 si è aggiunto l'Espresso che è di proprietà della Società Lavarello che non ha sovvenzione dal Governo, un bastimento di 1922 tonnellate; e poi altro bastimento comperato dal Rubattino, l'Australia, che misura 707 tonnellate; poi finalmente uno del Florio ed altro di Piaggio, ma inferiori alle 500 entrambi. Ecco il nostro materiale a vapore! un materiale di una povertà, che se non ci diamo la cura di trasformarlo, e se il paese non ci pensa, se il Governo non trova la via di aiutarci, noi dovremo accontentarci di guardare il commercio che ci passerà dinanzi, di vedero i bastimenti esteri che entreranno nei nostri porti, per necessità, e senza nemmeno la possibilità di tentare una buona ed utile e grande navigazione nè colle Indie, nè altrove. Prima di tutto per il numero piccolissimo di bastimenti di importanza che abbiamo, come il Senato ha veduto; e poi perchè i bastimenti a vela, che devono navigare nel Mar Rosso, hanno una difficoltà insuperabile, perchè, come il Senato sa, il Mar Rosso è dominato da venti stagionali che soffiano sei mesi da una parte e sei mesi dall'altra. La navigazione con vento favorevole la si farà col materiale a vela, come tutte le altre, ma chi sia in cognizione della sollecita navigazione d'oggi, saprà che viaggio a contro monzone, un bastimento a vela nel Mar Rosso, non lo può fare, per più ragioni, e principalmente perchè allorchando si naviga serrando il vento e si bordeggia a 67° gradi, non si guadagna innanzi che il 38 per cento in media del cammino che si percorre.

A queste perdite, che sono già notevoli, vi si aggiunga quella prodotta dalla corrente che, senza cercare la proprietà del vocabolo, chiamasi comunemente in marina corrente derivante, alla quale vien dato origine appunto da un vento che spira in una data direzione per molto tempo.

Ci sono poi altre difficoltà che non contrariano meno la navigazione a vela nei paraggi di cui ci occupiamo.

Il mar Rosso non ha niente di straordinario, per la navigazione a vapore e tant'è vero questo, che

i capitani della Società Rubattino i quali hanno fatto alcuni viaggi in quelle parti, preferiscono il mar Rosso al passaggio di Bonifacio, senonchè anche in questo caso, è a deplorarsi una disgrazia, e precisamente questa che l'Idrografia vi è molto addietro, e sebbene gl'Inglesi abbiano fatto l'Idrografia di tutto il mondo, quella del mar Rosso trovasi in uno stato deplorabilissimo, sicchè quando lo si naviga conviene prendere a bordo un uomo pratico, che non sapete veramente se meriti una tale posizione, come presso le nazioni civili, nè chi sia, esattamente, nè che cosa sappia, ed al quale dovete affidarvi interamente: e Dio vi aiuti.

Vi si aggiunge, oltre la difficoltà ricordate, che il Mar Rosso, è lungo, e stretto e con le coste seminate di bassi fondi, per cui le bordate di chi lo navighi a contro monzone debbono essere brevi; vi si aggiunge ancora che questo mare, è percorso da molti vapori, i quali si tengono nel mezzo, e da questi vapori il bastimento a vela, nelle notti e nelle calme, deve guardarsi con molta precauzione, e come da un basso fondo, e più attentamente ancora.

Per cui tutto sommato insieme, nella stagione a contro monzone, la sarà una navigazione che pel bastimento a vela darà molti pensieri, ed i più preferiranno, dovendo recarsi alle Indie, la navigazione del Capo di Buona Speranza, perchè allora, anche a vento contrario, c'è sempre il rimedio di lasciar correre delle grandi bordate. Ma col passaggio aperto di Suez, i grossi vapori, ed economici, che vi si stabiliranno su queste linee, non lasceranno ai bastimenti a vela procedenti dal Capo Buona Speranza che noli miseri, e per un viaggio lungo nessuno dei nostri vi si applicherà. Rimarremo nel fatto esclusi dal gran commercio se non trasformeremo il nostro materiale da vela in misto. Pensiamoci in tempo!

Certo però che nella stagione della monzone favorevole, quella del mar Rosso sarà una navigazione poco più poco meno come le altre. Ma bisognerà aspettare i 6 mesi della monzone favorevole, ciò che non è più dei nostri tempi; nè può essere utile rimanere a lungo in porti come quelli delle Indie, dove le spese sono fortissime. Mi si dirà che nell'intervallo si faranno dei viaggi intermedi, ma oltrechè non si è sicuri, sarà sempre una inferiorità la nostra se non paragoniamo il materiale nostro a quello degli altri popoli.

Ho cominciato col citare il Dupin relatore della Commissione dell'Accademia delle Scienze, a cui fu data a studiare la questione del taglio dell'Istmo di Suez, e la navigazione del mar Rosso. Ho indicato, sull'autorità del Dupin, la differenza in distanza dai porti d'Europa a Ceylan essere dal 48 al 62, 0/0 più breve pel mar Rosso che pel Capo. Ma debbo avvertire che queste distanze sono calcolate per i vapori, i quali navigano in dritta via mentre per i bastimenti a vela nel loro computo bisogna pure mettere la direzione dei venti e tutte le difficoltà cui ho accennato per i venti

costantemente contrarii, per cui il 62 0/0 di minor distanza può non solo esser nullo, ma mutarsi in immobilità all'ancora in qualche porto della regione che si voleva navigare, od in distanze maggiori; e allora se vi si aggiungono le spese di transito lungo il canale ed i pericoli d'esser investito dai vapori nella calma, nella nebbia e nella notte, si vede cosa rimane pel bastimento a vela.

Tutti questi inconvenienti che enumero, mi paiono ben certi pel materiale a vela, ond'io ne concludo che per fare tutto l'anno la navigazione del mar Rosso bisogna avere dei vapori, e quindi ne concludo ancora che bisogna trovar modo di trasformare il nostro materiale e giungere ad avere, come le altre nazioni, una quantità di vapori con cui fare le grandi navigazioni dei nostri tempi, e per questa del mar Rosso sarà tanto più necessario, altrimenti temo che vedremo, lo ripeto, il commercio indo-europeo passare dinanzi a noi, servirsi dei nostri porti, e noi saremo nell'impossibilità di approfittare di un tanto avvenimento.

Altra circostanza che importa segnalare alla riflessione del paese e del Governo si è che le tariffe pel transito lungo il Mar Rosso sono nel loro complesso così gravose, che, con tutte le difficoltà di cui si è discorso, contribuiranno a tenerci lontani da quella navigazione su cui il Commercio Indo-Europeo va a portarsi. A me pare che il Governo abbia il dovere di considerare l'importanza della trasformazione che seguirà dal ritorno che farà il Commercio per le antiche vie, e di trovar modo di aiutare non solo, ma a spingere l'attività industriale e marittima nella nuova direzione, pena l'annullamento nostro.

Ho detto che le tariffe pel transito lungo il mar Rosso sono molto gravose: debbo dimostrarlo leggendo l'articolo 11 del Regolamento 17 agosto 1869 firmato dal Presidente Lesseps il quale dice così:

« Art. 11. I diritti da pagarsi sono calcolati sul tonnellaggio reale del bastimento, quanto al diritto di transito, di rimorchio e di stazionamento.

» Questo tonnellaggio è determinato *fino a nuovo ordine* sui documenti ufficiali di bordo.

» Il diritto di transito da un mare all'altro è di franchi 10 per tonnellata di stazza, e di franchi 10 per passeggero, pagabili all'entrata di Porto-Said o di Suez.

» Il diritto di stazionamento o di ancoraggio a Porto-Said, a Ismaila o davanti al terrapieno di Suez, dopo un soggiorno di 24 ore, per 20 giorni al più, a 5 centesimi per giorno e per tonnellata, al posto fissatogli dal capitano del porto.

» Il diritto di pilotaggio per la traversata del canale è fissato relativamente all'immersione.

» Fino a 3 metri a 5 franchi per ciascun decimetro di immersione:

da 3 a 4, 50 10 franchi.

da 4, 50 a 6 15 »

da 6 a 7, 50 20 »

Ciascun decimetro d'immersione paga proporzionalmente seguendo la categoria alla quale appartiene il bastimento.

» Il pilota tenuto a bordo in caso di stazionamento, sarà pagato 20 franchi per giorno.

» I bastimenti rimorchiati godranno d'una riduzione del 25 per cento sui diritti di pilotaggio. »

Si direbbe che questa tariffa fu lasciata alla Società per testamento da Palmerston, poichè ha l'effetto quasi di decretare l'esclusione delle navi dal bosforo.

Io domando al Governo che veda se può, unendosi ad altri Governi, ottenere un ribasso di essa tariffa.

Per questo argomento militano tutte le ragioni che si sono fatte valere per il ribasso delle tariffe postali, telegrafiche ed altre il cui effetto, in breve si è veduto dovunque portare un aumento d'entrata.

Ora, se io dovessi riassumere quel poco che ho detto, per poi parlare sopra altre parti dell'argomento, direi: che abbiamo i nostri porti in condizioni deplorabili, che il nostro materiale navale a vela, a vapore, e quest'ultimo in specie, se lo si esamini seriamente, non conta fra quello delle nazioni marittime di oggi; che se veramente questo commercio vogliamo farlo, si deve cercare di favorirlo in tutti i modi, pena la nullità del nostro commercio marittimo, e posso ben dire, anche la nullità del nostro commercio terrestre, della nostra produzione industriale, delle nostre esportazioni all'estero.

Mi si dirà, faccia il paese.

Ma io vi domando di fare quello che hanno fatto gli altri governi; prendiamo norma da quelli. Noi vediamo oggi l'Inghilterra e l'America del Nord contare un tonnellaggio che tocca i 7 milioni per la prima ed i 6 milioni per la seconda. Noi vediamo l'Inghilterra, l'Olanda, la Spagna e la Francia possedere sterminate colonie e farvi ognuna di esse, relativamente alla loro potenza industriale, un immenso commercio. Ma se vediamo tutto questo, oggi, dimentichiamo spesso che tutto questo è l'opera d'un lavoro serolare di Governi intelligenti e di popoli intraprendenti ed attivi, e dimentichiamo pure più spesso, e con maggiore studio cerchiamo nasconderci che questi risultati sono pure il frutto di incoraggiamenti, di privilegi, di monopoli, di premii, qualche volta di violenza, di guerra, di conquista. La storia è là per provarlo anche ai ciechi ed ai sordi. Si legga la storia delle colonie inglesi, spagnuole, portoghesi, olandesi, e di tutte le grandi Compagnie di navigazione e di commercio; si legga la storia degli ingrandimenti degli stessi Stati Uniti sul continente americano, e poi mi si dica che cosa sono i famosi precetti economici di taluni economisti: la dottrina dei deboli e di chi non vuol far nulla.

A coloro che rispondono oggi a noi che cosa deva fare il Governo, io rispondo quello ch'ebbi occasione di scrivere nella Relazione sull'arsenale di Livorno nel marzo del 1866. Mi permetta il Senato di leggere qualche brano del mio lavoro d'allora.

« L'ammiraglio inglese Tommaso Byam Martin colla esperienza di 62 anni di servizio, fra cui 16 anni di comandante della marina militare, deponeva nel 1849 al Comitato dei Lordi incaricato dell'inchiesta *sulla pratica delle leggi della navigazione*, che dal 1755, in cui il Governo inglese aveva cominciato a rivolgersi all'industria privata per la costruzione del vascello *L'Elisabetta*, i costruttori privati avevano, segnatamente nella guerra contro la Francia, eseguiti tra lavori nuovi e riparazioni di 93 vascelli di linea 466 fregate ed altri legni minori; in tutto 539 bastimenti per la marina militare; che nella guerra stessa contro la Francia l'Inghilterra conquistava sull'inimico 156 vascelli di linea, 332 fregate, 662 corvette ed altre di minore importanza, in tutto 2506 legni; che malgrado questo immenso aiuto delle prese sull'inimico, se l'ammiraglio non avesse dato la più grande attenzione a preparare l'industria dei cantieri particolari, l'Inghilterra non avrebbe potuto sostenere la guerra contro la Francia. Lord Palmerston diceva alla Camera dei Comuni d'Inghilterra l'8 agosto 1856: « abbiamo cominciata la guerra nel febbraio 1854 con 212 bastimenti, e mercè l'aiuto dell'industria privata, ne avevamo 390 quando è terminata il 30 marzo 1856. »

In quella stessa guerra contro la Russia, quando l'Inghilterra pensò al bisogno di una flottiglia di bastimenti speciali per agire nel Baltico, il Governo s'indirizzò all'industria privata, e fra questa al celebre costruttore Laird di Birkenhead, oggi membro del Parlamento; il 25 ottobre il Laird ricevè il piano della prima cannoniera, e l'11 novembre seguente la cannoniera entrava alla vela nella rada di Portsmouth, ed era un bastimento di oltre 200 tonnellate, perchè tutti quelli costrutti in allora misuravano da 212 a 808 tonnellate.

Dopo questo primo saggio dell'attività del suo cantiere, il Laird fu autorizzato a costruire quante più cannoniere gli sarebbe possibile sino a nuovi ordini. Il Governo s'impegnava a ritirare tutti i bastimenti che sarebbero in cantiere. — Il Laird lavorava notte e giorno ed il lavoro era tale che quando ricevette ordine di fermarsi nei nuovi impianti, egli potè varare e consegnare una cannoniera al giorno. — Contratti consimili erano nello stesso tempo stipulati con altre Case, in modo che quando la pace fu sottoscritta a Parigi, la marina inglese era stata aumentata di 200 cannoniere e 100 bombarde armate, in armamento ed in costruzione: e tutto questo in meno di cinque mesi. — E questo per i soli scafi. — Quanto alle macchine, il Governo inglese fece lo stesso. La casa Penn, fra le altre, si obbligò nel dicembre 1855 a consegnare al 1º aprile 1856, n° 80 macchine marine di 80 cavalli caduna, ciò che vuol dire quasi una macchina al giorno; ed il contratto fu non solo eseguito, secondo le stipulazioni, ma le macchine erano già collocate a bordo quando appena avrebbero dovuto consegnarsi!

Come dati dimostranti la potenza produttrice del-

l'industria navale in ferro dell'Inghilterra in tempi a noi più vicini possiamo ritenere come esatti quelli citati dal Samuda nella seduta dei Comuni del 12 marzo 1863 in cui, parlando di talune Case tra cui quella del *Tamigi*, disse che aveva ricevuto per 15 milioni di commissioni da Governi stranieri — così quelle di Napier, di Glasgow per altri 10 milioni — la Mill-Wall a Londra per 7 milioni e mezzo, di Laird di Birkenhead per altri 7 milioni e mezzo — dimodochè in quell'anno 1863, e nel mese di marzo, tre sole Case inglesi erano in condizioni di prendere impegno per 50 milioni di lire e impiegavano direttamente nelle loro officine 10 mila operai, mentre altri 50 mila lavoravano fuori delle officine dei cantieri.

Quanto all'oggi basti ricordare che dalle officine dell'industria privata inglese uscirono i bastimenti in ferro e corazzati che l'Inghilterra mostrava superba nell'ultimo convegno di Portsmouth. Opera dell'inglese industria navale pure in ferro, in gran parte almeno, è pure quell'immenso materiale delle sue linee marittime e fluviali che è mosso dalla forza di 850,000 cavalli. E questi risultati non sono che la ricompensa d'un lavoro continuo ed audace di quel gran popolo, incoraggiato da un Governo previdente ed illuminato.

Nel 1714 il Parlamento inglese offriva a chi primo sapesse determinare la longitudine in mare coll'approssimazione d'un grado la somma di 250,000 lire, a chi coll'approssimazione di 0° 40' 375,000, a chi coll'approssimazione di 0° 30' 500,000 lire. Nel 1728, 500,000 lire a quel capitano che giungesse in Inghilterra, dopo di una traversata di 6 settimane col solo errore di 0° 30' in longitudine. Harrisson nel 1765 riceveva dal Parlamento inglese 250,000 lire per il primo suo cronometro, con dichiarazione che altre 250,000 gli sarebbero pagate se nell'intervallo di 6 mesi presentasse altri tre cronometri d'uguale precisione del primo. Nello stesso tempo e con lo stesso atto si ordinava dal Parlamento di pagare alla vedova dell'astronomo Mayer 75,000 lire per le tavole della luna, pubblicate da suo marito, e si offrivano 120,000 lire a chi perfezionerebbe le stesse tavole lunari! Nel 1818 lo stesso Parlamento ha promesso 20,000 sterline a chi effettuasse il famoso passaggio del nord-ovest d'America; e per la sola ricerca di Franklin l'Inghilterra ha speso in 6 anni 20 milioni di lire.

Per l'idrografia del mondo questo paese ha speso costantemente un milione e mezzo all'anno dal tempo di Cook a noi; più tardi dal 1837 al 1847 ha speso 26 milioni di lire mantenendo annualmente in esplorazione 17 bastimenti.

Nel 1848 l'ammiraglio Beaufort dichiarava ai commissari dell'inchiesta ordinata ai Comuni d'Inghilterra (alla Quistione 573) che un vasto lavoro rimaneva ancora da farsi, e si stava facendo. Dal 1855 in poi si sono costantemente pubblicate all'ammiragliato inglese almeno 800 carte idrografiche all'anno. Nel 1860 si giunse a 90 delle varie regioni più frequentate dalla

bandiera inglese. Negli anni successivi se ne pubblicarono in media 50, e se ne tirano ordinariamente 140 mila copie che si vendono, meno 5 mila che si offrono a Stabilimenti pubblici ed ai Governi esteri.

Nell'anno 1863, per citare il lavoro d'un anno, l'Inghilterra aveva in corso 20 esplorazioni idrografiche, di cui 10 nel Regno Unito, 2 nel Mediterraneo, una al Capo Buona Speranza, due in China e nell'Arcipelago Indiano, una in Australia, una alle isole Vancouver, una sul fiume San Lorenzo, una alla Nuova Scozia, ed una finalmente alle Antille.

Da ultimo l'Inghilterra ha speso in soli fanali lungo le 9392 miglia di coste del Reame Unito 100 milioni di lire e vi ha stabilito 173 stazioni di salvataggio con altre 233 stazioni di ricupero, che ne costano molti altri. Grande e sconsolante esempio per noi che non abbiamo ancora compiuta l'idrografia della nostra penisola.

Accennati così i lavori d'idrografia, e di riconoscenze, le colonie, le occupazioni militari di tutti i punti, ch'oggi possiede, le lotte sostenute con tutti i paesi del mondo, i privilegi dati da Elisabetta alla Compagnia delle Indie, come a tutte le altre di quei tempi, si spiega come essa Inghilterra esporti nelle sole Indie, esclusi Ceylan Singapore, Pinang, Hongkong, l'Australia, il Capo di Buona Speranza, la Nuova Zelanda, per 56 milioni di lire sterline. Queste fortune le hanno seminate! E seminate con tutti i modi che ho detto.

In Londra, in una piccola casa di legno di Leadenhall Street ebbe la sua fondazione la Compagnia delle Indie: e l'ultimo giorno del secolo XVI quella gran donna di Elisabetta le concedeva il privilegio esclusivo del commercio dell'Indie Orientali.

Oggi essa è quello che è: L'Inghilterra impera su 150 milioni di popolazione indigena ed ha tributarii della sua industria altri 47 milioni di popoli della stessa regione: così la storia.

Il Ministro della Marina risponderà che quanto all'idrografia anche noi facciamo qualche cosa. È vero, facciamo qualche cosa con un bastimento ma non abbiamo pubblicato niente!

Abbiamo, insieme ad una Commissione mista austriaca, in ho la carta austriaca, lavoro veramente magnifico, abbiamo cominciato insieme i nostri lavori. Questi saranno al Ministero o saranno all'Ufficio scientifico; ma non ci sono in bilancio fondi per pubblicare la nostra idrografia e la non si pubblica.

La nostra idrografia è fatta da tutti ma non da noi, è fatta dall'Inghilterra, dalla Francia, e noi non facciamo niente.

Evogliamo creare in questa guisa la nostra marina? È così che hanno fatto gli altri paesi?

Permetta il Senato che io legga nella stessa mia Relazione come la Francia facesse in tutti i tempi le cose istesse.

Accenneremo soltanto di volo alle grandi spedizioni marittime capitanate dai Bouganville, La Pé-

rouse, D'Entrecasteaux e Dumont-D'Urville fatte nell'interesse della idrografia del mondo ed a gloria della Francia; ai premi messi a concorso dall'Accademia delle Scienze di Parigi; a quello dato al Berthoud pel suo cronometro; alle ricompense promesse a chi introducesse dei perfezionamenti nella costruzione, nella caricazione e nella velatura dei bastimenti; alle opere che coronò come quella del Bernoulli sul *rollio* delle navi, del Bouguer che primo applicò le matematiche alla costruzione navale, alla celebre pubblicazione astronomica nota col nome di *Connaissances des temps* cominciata nel 1679 dall'astronomo Picard e continuata fino a noi, e che ha preceduta d'un secolo quell'altra del *Nautical almanac* del Maskelyne.

Diremo pure che la Francia ha fatto molto per la idrografia del mondo marittimo, pubblicando carte di tutte le regioni e raccogliendo negli Annali idrografici che pubblica da qualche anno il suo Deposito della marina, quanto importa conoscere sulle scoperte, viaggi, esplorazioni idrografiche, fanali, e indicazioni di ogni genere nell'interesse della navigazione.

Parlando poi del tempo nostro, dobbiamo ricordare i lavori di molti scienziati francesi ispirati dal Governo, e quasi tutti in posizioni ufficiali, tra cui quelli del La Place, Lalande, e segnatamente dell'Arago, che più di tutti volgarizzò in Francia l'astronomia nautica e che, per le sue Memorie pubblicate nell'*Annuaire du bureau des longitudes*, contribuì alla diffusione di sane dottrine meteorologiche ed astronomiche, non meno di quel che facesse colle sue splendide lezioni d'astronomia che professò per tanti anni all'Osservatorio di Parigi. E non solo il Governo francese ispirò i lavori che guidarono la sua marina, ma fece studiare direttamente ogni quistione che vi si riferisce sui luoghi stessi dove trovava la prima applicazione. I lavori del Dupin nel 1818, sull'Inghilterra, quelli del Marestier e del Mongery sulla navigazione a vapore degli Stati Uniti nel 1823; i premi offerti, nel 1831, per incoraggiare i progressi dell'applicazione del vapore alla navigazione; i lavori e le esperienze del Borgois e del Moll sull'elice, dal 1844 e più tardi nel 1847-48-49, sull'applicazione dell'elice alla navigazione. Gli studi sulla navigazione commerciale a vapore del Borgois, nel 1854; i premi dati al Dupuy De Lôme nel 1853 per la costruzione del vascello *Il Napoleone*, quelli dati al Moll per la costruzione della macchina dello stesso vascello: così come quelli dati al Borgois per i suoi lavori sull'elice e per le sue proposte sulla trasformazione del materiale della marina militare in mista, provano come il Governo francese di tutti i tempi abbia sempre dimostrato il più grande interesse per la marina.

Scendendo poi alla parte più applicativa, se possiamo dir così, delle cose fatte dalla Francia, dobbiamo accennare all'illuminazione delle sue coste, che in tutta la loro lunghezza di 2763 miglia, quante ne

possiede oggi, comprendendovi la Corsica e l'Algeria vi ha stabilito un fanale per ogni 11 miglia in media, cioè più dell'Inghilterra propriamente detta, quattro volte più della Scozia, tre volte più dell'Irlanda. Come vi ha stabilito un sistema di salvataggio sull'esempio dell'Inghilterra, ed un sistema di vigie poste, per mezzo dell'elettricità, in comunicazione col Governo e coi bastimenti che possono distinguere ed essere distinti a 6 miglia, e per mezzo di un sistema di segnali che si riferiscono alla pace ed alla guerra, permettono tutte le combinazioni possibili sia per i soccorsi che importasse concentrare sopra un dato punto, sia per dirigersi delle forze alla difesa, sia per comunicare ai bastimenti quanto importasse che sapessero tosto.

Il Governo francese, segnatamente l'imperiale, ha pure dato ai lavori dei porti la maggiore attenzione. Marsiglia, Havre, Bordeaux, Dunkerque, Bologne, Saint-Malo, Saint Nazaire, La Rochelle, Bayonne hanno veduto in questi ultimi anni compirsi dei lavori d'un impianto grandioso per tutto quello che si riferisce alla sicurezza ed alla facilità delle operazioni di carico e scarico e per le riparazioni dei bastimenti. Lo stesso si sta facendo in altri 24 porti minori della Francia. Così nelle colonie che nel 1861 si sono rese libere nelle loro transazioni commerciali, e quasi dappertutto il Governo stabilisce fanali, costruisce nuovi porti e bacini a secco, e scali d'alaggio. Intanto oggi per una ragione, domani per un'altra si occupano delle posizioni della maggior importanza commerciale. Shanghai ha una guarnigione francese, la Cocincina è costretta a cedere tra provincie delle più importanti; si occupa l'isola di Pulo Condore; si esplorano i fiumi, si erigono delle fortificazioni, si negoziano e s'impongono dei trattati di commercio, si creano dei servizi postali che legano l'Indo-China alla Francia, si occupa il porto di Obock allo sbocco del Mar Rosso coll'Oceano indiano, si dirigono i missionari cattolici a predicar dappertutto: *Francia e Francia e cattolicità*; e se un insulto vien fatto a qualcheuno di questi signori, si dichiara la guerra, si occupa il paese e si ritiene a beneficio del commercio francese.

Intanto un uomo eminente, M. Rouher, come ministro dei lavori pubblici e del commercio inizia l'inchiesta sulla marina, dirige la rivoluzione economica della Francia, atterra tutte le barriere antiche in fatto di transazioni commerciali, batte al Corpo legislativo i sostenitori di quella legge tirannica che si chiama *iscrizione marittima*, facilita grandemente il conferimento delle patenti ai capitani della marina commerciale, aiuta efficacemente la pesca cominciando dall'accordare tutta la libertà di cui abbisogna, fa studiare tutti i lavori possibili sui fiumi e canali, e pubblica sul *Moniteur* dei rapporti come quelli del 27 febbraio 1860, che noi dovremmo leggere e seguire.

Un altro ministro francese, l'Hamelin della marina, ha ordinato un'inchiesta amministrativa sui naufragi e sulle avarie. Un'altra inchiesta ha pure avuto luogo

in Francia, quella parlamentare sulla marina militare, e così tutti gli sforzi convergono a dare alla marina francese il massimo sviluppo. Certo che se la Francia marittima non è giunta ancora a quel punto che possa dirsi oggi una potenza in paragone dell'Inghilterra e degli Stati Uniti, se per esempio, non conta ancora che soli 62 mila marinai capaci di un servizio utile sulla marina militare secondo che ebbe a dire l'ammiraglio Romain Desfossés al Senato francese, mentre l'Inghilterra aveva nel 1863 imbarcati sulla sola marina commerciale 312 mila marinai, oltre quelli che servivano nella marina militare, e che sommano a circa 80 mila in tempo di pace, e gli Stati Uniti ne contano una uguale quantità sulla marina commerciale, non se ne deve attribuire la causa alla mancanza di aiuto e di spinte del Governo francese, ma piuttosto al sistema economico ed a quella parte di regolamentarismo che distingueva il regime di Francia in passato, ed alla mancanza di quell'attitudine e di quell'istinto che fa tanto superiore il marinaio americano e l'inglese.

Detto così sulle generali degli sforzi del Governo francese di tutti i tempi per sollevare la sua marina a quell'altezza a cui la vorrebbe vedere, ci occorre esporre sommarariamente quelle particolari misure che si riferiscono specialmente all'industria delle costruzioni navali-meccaniche, e prima di tutto intendiamo mostrare, come lo abbiamo fatto per l'Inghilterra, citando l'opinione dell'ammiraglio Martin, e per gli Stati Uniti, citando l'opinione dei commissari dell'inchiesta sui bastimenti corazzati, intendiamo mettervi sott'occhio l'opinione dell'uomo più autorevole che vanta la Francia sulle costruzioni navali, cioè quella del Dupuy de Lôme che esprimeva quale commissario del Governo al Corpo legislativo nella seduta dell'11 giugno 1861, per la discussione del bilancio della marina; ecco le sue parole: « *la flotte à vapeur a besoin d'ateliers dans les ports. Il est certain que les machines à vapeur doivent être, pour la plus grande partie, construites par l'industrie particulière, mais une fois les navires en état de service, il faut que le département de la marine pourvoie directement aux réparations, qui ne peuvent plus être faites par les usines de l'industrie; il fallait donc qu'on organisât dans les arsenaux des ateliers tels, qu'on pût y réparer rapidement la flotte active, sans quoi elle pourrait être, passez moi l'expression, en état de donner un premier coup de collier, mais bientôt elle serait forcée de rester inactive au port.* »

Tale è il principio che informa il Governo francese proclamato dal suo commissario al Corpo legislativo. E perchè l'industria privata giungesse presto a quell'altezza cui è giunta negli altri paesi, e potesse intanto sostenere la concorrenza dei mercati esteri, il Governo di Francia ha, con una serie di misure amministrative, giudicato di venirle in aiuto. Ed ha con decreto 17 ottobre 1855, n. 3090, ammesso in franchigia dei dritti di dogana i materiali d'ogni sorta, destinati alla

costruzione dei bastimenti. Con altro decreto 17 ottobre 1867, n. 5021, ha autorizzato l'importazione del ferraccio, ferro in barre, lamiere, ferri angolari, acciaio in barre e rame laminato, destinati ad essere convertiti in bastimenti in ferro, in macchine od apparecchi, sia per le strade ferrate, sia per le costruzioni e fabbricazioni industriali in metallo; e con altro decreto dello stesso giorno, n. 5025, ha modificato e prorogato il regio decreto 17 ottobre 1855 sulle costruzioni navali. Con altre disposizioni ha accordato un premio di 20 lire per 100 chilogrammi di peso alle macchine a vapore di fabbricazione francese, impiegata sui vapori destinati alla navigazione internazionale marittima; lo stesso ha fatto per molte altre industrie il Governo francese. Posta così l'industria in condizione tanto vantaggiosa, ha accordato ed accorda loro molto lavoro. Il 1 agosto 1862 il Governo aveva in costruzione nei cantieri dell'industria privata 16 bastimenti. A Bordeaux solo aveva 4 trasporti e 9 batterie corazzate. La Compagnia *des forges et chantiers*, nel 1860, ha costruito 20 cannoniere per la guerra della China. La casa Petin e Gaudet fabbrica enormi quantità di lastre, di corazze per la marina militare, ed ha cominciato la fusione d'artiglieria; l'officina Creusot, macchine marine e locomotive; Maxeline, macchine utensili; e così molte altre officine che torna superfluo citare.

Intanto la marina commerciale a vapore di Francia solca tutti i mari. La Società delle *Messagerie imperiali* corre da Marsiglia all'Indo-China per l'Oriente, e da Marsiglia a Buenos-Ayres per l'Occidente, con un sussidio del Governo che giunge a lire 854 per miglio nel Mediterraneo orientale; di lire 1547 nel Mediterraneo occidentale e nell'Atlantico; di lire 1972 al miglio pel Mar Rosso e Indo China a Shanghai; — la Società *generale transatlantica* da Havre a New-York con lire 1971 al miglio; quella *Marittima* da Saint-Nazaire a Cayenna collo stesso sussidio di lire 1972 al miglio. Oltre a queste grandi Società, altre minori percorrono il Mediterraneo in tutte le direzioni: come la Società *Arnaud et Touache* da Marsiglia all'Algeria; quella *Frassinetti* da Marsiglia lungo le coste d'Italia; la Compagnia *Valery* da Marsiglia in Corsica; quella *Edel* da Nantes al Portogallo e Spagna; così di quella *Pieau* da Havre a Bordeaux.

Alla produzione ed al progressivo sviluppo della marina commerciale il Governo di Francia ha sempre dato e dà l'aiuto che merita questo strumento indispensabile di ricchezza e di forza, come prima di lui hanno fatto e stanno oggi facendo l'Inghilterra e gli Stati Uniti. I risultati della campagna di Crimea per l'Inghilterra e per la Francia, come la guerra recente degli Stati Uniti, hanno provato di quale immensa utilità sia per essere una grande marina a vapore sussidiaria e sicura. La Francia ne ha avuta una nuova prova nella guerra d'Italia. La sola Società delle *Messagerie imperiali* ha trasportato, all'epoca della guerra di Crimea, 293 mila uomini e 37,065 tonnellate di

materiale da guerra tra l'Algeria, la Francia e la Crimea; nella campagna d'Italia la stessa Società ha trasportato, per conto del Governo francese, 126 mila uomini e 13,446 tonnellate di materiale da guerra. Se gli avvenimenti esigessero per la Francia un grande sforzo, le Società marittime francesi, aumentate come sono oggi, potrebbero trasportare un intero esercito sopra un punto del litorale nemico, il meno preparato a riceverlo. *Il y a là pour les nations qui, comme la France, disposent d'une force militaire et d'une force navale considérables, un immense avantage, et, en même temps, il y a pour les peuples sans marine une cause manifeste d'infériorité*; così Joinville nel suo aureo libro: *La marine à vapeur dans la guerre*. E la Francia conosce le sue forze e sa che oggi, più che mai, nessuna guerra importante è possibile senza che la forza navale vi prenda una parte essenziale. Gli sforzi della Russia sul Baltico, sul Mar Nero e sul Caspio, come sulle sponde dell'Amour; quelli dell'Austria in Italia e fra gli Slavi dell'Adriatico; quelli della Prussia verso i porti germanici, dimostrano come oggimai non vi sia popolo che aspiri a contare nel mondo, che non vada a chiedere al mare la prosperità e la potenza che saranno sempre vietate ai popoli chiusi nelle barriere del Continente.

Quello che ho detto della Inghilterra e della Francia si può dire della Spagna e dell'Olanda. L'Arcipelago delle Filippine nell'Indo China, che ha tanta importanza per le sue produzioni, non è egli chiuso a tutte le bandiere all'eccezione di Manilla? solo in questi ultimi giorni si sono aperti taluni ancoraggi per i bastimenti in arrivo.

Io da Manilla ho voluto una volta visitare il lago che dà origine al fiume che bagna Manilla; ebbene prima di giungere alla regione lacuale fui arrestato più volte. È insomma l'esclusione la più assoluta, come ricordo d'un bastimento russo che trovato un basso fondo nella immensa baia di Manilla volle riconoscerlo esattamente. Ne fu impedito!

E l'Olanda nei suoi immensi possedimenti non procede e non ha proceduto allo stesso modo? Solo da pochissimo tempo l'Olanda ha cominciato ad allargare un tantino il sistema con cui tenne le sue immense colonie, lavoro obbligatorio, coltivazione libera, ma vendita all'Olanda ad esclusione d'ogni altra bandiera, e nel complesso de' suoi stabilimenti così si regge l'Olanda.

Ora se tutti hanno proceduto per queste vie che ho indicato, perchè noi soli staremo alla coda dei precetti economici.

A me pare di massima importanza che il Governo proceda all'occupazione di qualche stazione commerciale in quelle località dove i nostri trovino interesse a stabilirsi. Io non vedo tra popoli commercianti che gli Stati Uniti i quali abbiano avuto la fortuna di poter giungere alla posizione commerciale che hanno, senza stazioni e senza colonie. Ma gli Stati

Uniti hanno tutto il continente americano per sé, e poi i popoli degli Stati Uniti parlano la lingua Inglese, e sono della stessa famiglia, ed hanno le stesse abitudini, o quasi, e gli stessi gusti, per cui tutte le colonie Inglese sono un mercato aperto alle loro esportazioni, immensa fortuna che noi non abbiamo avuto. Colombo, avendo portato la lingua spagnuola e non l'Italiana nel mondo oceanico del centro e del sud, noi non preponderiamo neppure nell'America meridionale, nè siamo noti per lingua e per gusti e per industria in tutto il mondo indo-chinese.

Gli Americani del Nord, per le ragioni che ho detto e per la loro natura incredibilmente robusta, per la loro civiltà e sapere, hanno potuto fare cose meravigliose, e senza la guerra infelice che ha straziato la loro patria, oggi sarebbero la prima potenza marittima per tonnellaggio, come lo sono per ardimento e per sapere. Difatti il loro commercio marittimo è il 38 0/0 del commercio del mondo; durante il 63, dopo che era disceso al 18, risaliva al 36 0/0; nel 51 avevano un movimento commerciale coll'Australia dell'80 0/0 e l'Australia è colonia inglese, colle Filippine del 20 per 0/0 e le Filippine sono un gruppo d'isole d'importanza capitale con tre milioni di popolazione; colla Cina del 29 0/0, col Brasile del 20 per 0/0, colla Prussia del 72 0/0 con tutti i porti germanici del 90 0/0, coll'Inghilterra del 68 0/0, colla Spagna del 58 0/0, colla Francia del 67 0/0 coll'Austria dell'89 0/0 e coll'Italia del 46 0/0. Ed è cosa veramente straordinaria, ma bisogna vedere gli Americani come lavorano; li ho veduti in Australia e segnatamente nello Stato di Vittoria, a Melbourne, e nell'interno, a Ballarat, dove dirigono i lavori d'impianto di quei paesi felici di libertà, di lavoro e sacri alla famiglia! E bisogna vedere quegli uomini di ferro, bisogna vederli sul mare, ai lavori del campo, nelle esplorazioni interne, ai lavori delle miniere, che uomini! che tempra! ma noi non immaginiamo neppure cosa sieno quegli uomini in mezzo ai nostri milioni d'oziosi ed ai nostri briganti e manutengoli e partigiani dello straniero!

Che differenza fra quella parte d'America e quella meridionale che è sempre in rivoluzione; guardate Montevideo e tutte quelle regioni dell'America meridionale: paesi d'oro dove i nostri connazionali sono in molto numero, dove la navigazione delle coste marittime e fluviali e i lavori dei porti sono in mano dei nostri; ma tutti i giorni sono in rivoluzione; tre uomini cacciano giù il Governo; altri tre uomini cacciano giù quello che è venuto su; vedete Montevideo e vedete le Repubbliche dell'America Centrale ed Occidentale. Solo Buenos-Ayres da qualche tempo comincia a prosperare: forse l'aumento dell'elemento inglese e degli Stati Uniti vi esercita la sua influenza.

Difatti i capitali impiegati nelle diverse industrie del paese, le linee ferroviarie, le Società di navigazione gettano salde radici, e Dio voglia che tutto questo duri,

e che i nostri molti concittadini possano finalmente aver trovato un paese dove la libertà e la sicurezza sieno una verità. Si è veduto giorni sono che dei cittadini della Repubblica di Venezuela chiedono pubblicamente d'essere ammessi cittadini della Repubblica Argentina, dichiarando che si vedevano costretti di abbandonare il loro paese nativo, perchè non potevansi consacrare nè ai loro affari, nè alla loro famiglia. Questa domanda per parte di molti cittadini illustri d'un paese, onora molto il Governo ed il popolo di Buenos-Ayres, e prova quanto importi alle popolazioni commerciali avere della sicurezza e della libertà insieme.

Seguendo questo pensiero della libertà e della sicurezza di chi va all'estero, io insisto per l'occupazione di stazioni commerciali nelle regioni dell'Indo-China, e per provare come importi che sieno occupate e sicure e governate dalle leggi dello Stato e non da eccezionali giurisdizioni, ricorderò talune circostanze particolari accadutemi in altri tempi.

Nel 1855, all'epoca della guerra di Crimea, quando la flotta alleata entrava nel Mar Nero, io usciva con un bastimento mercantile da Odessa, dove avevo caricato grano; venuto il giorno che doveva ritirare le mie carte di bordo, mi presentai al capitano del porto, il quale era un colonnello... la Russia ha colonnelli dappertutto! Egli mi presentò un foglio stampato dove era scritta in varie lingue una dichiarazione da trasciversi da me, e che diceva che si era contenti delle autorità russe, e che nulla lasciavano a desiderare; fatto entrare in una camera con un sergente qualunque, a porte chiuse, trascrissi quella dichiarazione e la consegnai, pagai i diritti regolamentari e mi alzava per uscire, quando il famoso colonnello mi chiese: *denari*: — come denari? *sì, sì denari*. Oh perchè, dico, debbo darvi denari? io sono capitano di un bastimento, debbo notare tutte le spese, ditemi perchè debbo darvi questi denari; ed egli: *denari*; mi parve miglior partito offrirgli il denaro che voleva, e così uscii da quell'ufficio del porto di Odessa.

I bastimenti che si recano al Mare d'Azof vengono visitati da agenti ed ufficiali, capitani di porto, ecc. i quali entrano nelle camere chiedendo quello che si ha a bordo, se frutta, conserve, ecc. e bisogna dar loro quello che vogliono.

Dopo questo si spiega come il Governo Pontificio a Civitavecchia facesse ammainare la nostra bandiera ed alzare la pontificia, e avesse perfino l'ardimento vigliacco di far ammainare una bandiera ad un bastimento che la teneva a mezza asta per la morte di un principe della nostra Casa regnante.

Nel maggio del 1867 il Padre Giovanni Stella d'Asti che da 17 anni trovavasi nel paese dei Bogos e precisamente in Keren qual direttore della missione, fondava, insieme al signor Pompeo Zucchi di Cuneo e Compagni, una colonia agricola commerciale in Sciotel presso Keren, nel paese dei Bogos. La storia di questo

tentativo è uno dei tanti dolorosi episodii che io voglio pure accennare a lessò. Il Governo deve conoscere come procedessero e si sviluppessero i casi di Sciotel. Il Governo speliva colà il comandante Bertelli coll'*Ettore Pieramosca* nei primi di marzo 1868 allo scopo e di visitare l'antico porto di Bendal e di riconoscere il territorio di Sciotel, ma mentre questi era sul punto di recarsi a Keren venne improvvisamente richiamato a Firenze. Parrebbe che il Governo Italiano non si facesse più vivo nè per mezzo di un inviato, nè per mezzo di lettere! Oggi la colonia di Sciotel è un doloroso ricordo! Lo Stella morì di crepacuore, lo Zucchi morì fin da principio per una violenta dissenteria. Oggi la colonia è dispersa, dei coloni chi fu imprigionato, chi fatto morire in carcere, chi esiliato. E tutto questo parrebbe essere l'opera truce di certo signor Munzinger, vice-console di Francia. Cosa può dire il Governo? Cosa ne sa?

Io parlo di cose note e pubblicate nei giornali della Capitale. Esistono alle Società di geografia delle informazioni dettagliate, prese sui luoghi da nostri colleghi inviati di consenso col Governo.

L'on. Correnti che siede al banco dei ministri conosce la dolorosa storia che ho accennato. Attenderò una parola del Governo e dei provvedimenti. Intanto questo fatto che può essere uno dei tanti che si compiono all'estero contro de' nostri, prova sempre più la ragionevolezza dei provvedimenti ch'io reclamo. Non si può ritardare più oltre a salvaguardare gl'interessi de' nostri concittadini che si recano nelle regioni orientali ed altrove, dove le giurisdizioni eccezionali sono norme di governo e dove non si è mai sicuri di nulla.

Occorrono talune stazioni navali e talune stazioni commerciali, dove la sicurezza personale e la libertà del commercio sieno garantite dalle leggi e dalle forze dello Stato, e questo io chiedo; e lo chiedo in modo e su basi di pochissima spesa. Io ho vedute le colonie dell'Australia, e quelle penali e quelle libere; e quest'ultime costarono al Governo Inglese ben poca cosa, e mi pare che anche noi dobbiamo poter vivere modestamente; io ho veduto le miniere di Ballarat nello Stato di Vittoria, erano quasi tutte tende, e le stesse Banche erano sotto tende. In Svizzera ed a Nuova-York, segnatamente a Brocklin, molte e molte case in legno accolgono anche persone agiate. La città commerciale di Manilla è tutta in legno, e vi ho conosciute parecchie Case degli Stati Uniti che vi commerciano per molti milioni all'anno. Mi pare evidente che noi abbiamo bisogno di possedere delle stazioni commerciali e sul Mar Rosso e presso l'Arcipelago della Sonda e delle Filippine. Avete il Governo inglese che vi fece, non è molto tempo, delle offerte, e vi ha dimostrato il piacere che l'Italia abbia in quelle regioni delle stazioni commerciali.

Quello che dissi, dei porti russi, ed anche qualche cosa di più grave, può, e deve dirsi, per un'altra località.

L'Inghilterra, gli Stati Uniti, la Francia e tutte le potenze marittime in generale mantengono molte stazioni navali all'estero. Nel 1869 vedo che la prima aveva in China 29 bastimenti, alle Antille 23, nel Mediterraneo 17, al Capo di Buona Speranza ed Africa da quelle parti 14, nel Pacifico 10, nell'India 7, nell'America 5, nell'Australia 4, Guardacoste ed ispezione 59.

Io non vi chiedo molto, ma qualche stazione nei mari dove i nostri trafficano bisogna averla, una stazione nell'Indo-China è indispensabile.

Voi avete la stazione del Plata, l'unica, che vi sia, poi qualche bastimento per viaggi scientifici ed anche con missioni importanti e sta bene, ma bisogna aumentare le stazioni.

Così per i Consoli: La pubblicazione del *Bollettino Consolare*, cominciata sotto il Ricasoli, contiene taluni rapporti eccellenti, vedete di migliorare il Bollettino. Aumentate i consolati di carriera. Mi par che Bombay, Calcutta, Singapore, Manilla: oltre i consolati che abbiamo a Suez, ed a Shanghai sieno indispensabili.

Il console di Suez, quello di Shanghai, quello di Liverpool fanno dei rapporti veramente degni di un rappresentante del governo, toccano tutte le questioni che interessano la navigazione, il commercio e le industrie.

In quelle immense regioni dove siamo chiamati a lavorare si parla una lingua a noi straniera. Da tutte le genti che convengono in quei porti si sente a parlare in tutte le lingue; meno la nostra.

Ci vogliono degli uomini di studio e di attività e di amore al paese per avere dei rapporti come quelli del Lambertenghi da Suez, del Cattaneo da Liverpool, del Vignale da Shanghai, per citare quelli che ricordo. Ve ne sono molti altri di merito, ma che non ricordo al momento.

Dalle pubblicazioni del Governo inglese, tanto da quella dei Consoli, come da quella dei Consiglieri di Legazione, da quelle degli Stati Uniti e segnatamente dal *Commercial Relation*, che è il loro bollettino consolare, come ci si rende subito ragione della produzione e del movimento commerciale delle regioni da cui essi scrivono; per noi è tanto più importante; per noi che abbiamo costumi e industrie poco note nel mondo commerciale e che non abbiamo fin qui case nostre nelle parti di cui ho sin qui parlato.

Prima di terminare, perchè vedo che l'ora è tarda, vorrei pregare l'on. Ministro dei Lavori Pubblici di dirmi quando intenda pubblicare la Statistica sui porti del Regno, intendo quell'opera che fu ordinata dal Ministro Mordini e che doveva contenere la storia dei lavori dei porti del Regno, la superficie ancorabile a varie profondità, il movimento commerciale loro, i diritti di dogana pagatisi ecc. ecc. sull'esempio della Statistica dei porti della Francia pubblicata anni addietro, e parmi nel 1838.

Mi rimane un argomento di maggiore importanza di quelli trattati, ma vedo che finisco per stancare il Senato.

Voci. Parli, parli!

Senatore Bixio. È dell'importanza della nostra produzione e del nostro commercio dimostrare, con documenti statistici inglesi ed americani, e provare che tra noi e l'Asia vi è possibilità ben vicina d'effettuare un commercio attivo dei generi nostri; ma ho bisogno di citare molte cifre, e se mi fosse concesso, lo farei nella tornata di domani. Per oggi mi limiterei a raccomandare al Governo di trovar modo di iniziare delle pratiche cogli altri Governi per il riscatto del Canale di Suez. È questa una questione di cui molti si sono occupati ed il Congresso del Cairo che si è tenuto nel novembre 1869, e dove siedeavano i rappresentanti della Prussia, dell'Austria, dell'Italia, degli Stati minori della Germania, di molte Camere di Commercio della stessa Germania e dell'Italia, i quali ultimi giunsero tardi, ma fecero poi adesione in Ismaila il 18 novembre, giorno nel quale si sciolse definitivamente il Congresso.

Fra le XIV risoluzioni votate le prime due suonano così:

« 1. Il est désirable que, conformément à la déclaration, faite par le Gouvernement actuel de l'Égypte, toute marchandise passant par le Canal reste à jamais affranchie de tout droit de transit ou taxe analogue. »

« 2. Il est désirable que toutes les Puissances reconnaissent comme un fait universel la neutralité du Canal. »

Io vorrei sapere se il Governo crede di poter iniziare efficacemente la pratica di questa faccenda, massime al giorno d'oggi in cui tutti i Governi d'Europa sono interessati, ed indirizzarsi alla Compagnia, e vedere se non si possa cominciare dal ridurre la tassa ad un prezzo sopportabile e quindi cercar modo di disinteressare interamente la Società, come si è fatto per tutti gli altri Canali.

Non c'è che l'Istmo di Suez dove si paga, e si paga una somma che equivale ad una proibizione, epperò vorrei raccomandare al Ministro degli Esteri se non creda venuto il momento di far sentire la sua voce.

Capisco che in questo momento vi sono altre preoccupazioni, come gli affari di Francia ecc., ma io, non potendo essere sempre pronto a fare di questi ricorsi, vorrei per una volta tanto fargli questa raccomandazione. Quello che si è fatto per molti altri stretti pare che non dovrebbe essere impossibile per l'Istmo di Suez, massime che mi consta che la Compagnia forse vi è anche ben disposta.

A me pare che se il ribasso potesse intanto ottenersi, si attiverebbe molto il movimento lungo il Bosforo di Suez. A me pare che noi Italiani potremo avvantaggiarcene molto, ed in breve prendere una parte attiva anche nel cabotaggio del mar rosso essendo questo

mare a 4 giorni dalle nostre coste. Cabotaggio che già a quest'ora ha molta importanza vedendosi dalle statistiche dell'Egitto che Suez nel 1869 ebbe un movimento di 234,740 tonnellate; nel porto di Kosseir 15,566 tonnellate, a Suakin 3000 tonnellate, per cui i vede quanta importanza possa aver per noi un mare in cui comincia un movimento di cui i dati ricordati sono una minima parte, tacendosi di Diedda, di Mas-souah, Aden, ed altri.

Io non credo di commettere un'imprudenza nel dire, che la Società Rubattino stabilirà quanto prima il cabotaggio; dietro il Rubattino vi andranno degli altri; noi che facciamo in tutti i porti dell'America meridionale il cabotaggio, e lo facevamo ancora adesso al Messico, in California, nel Brasile e sulle coste d'Africa, lo faremo facilmente anche là; conoscendo a poco a poco il paese, che è ricco, a poco a poco si svilupperà per noi utile e sicuro. Ma bisogna poter passare, andare e venire con minore spesa.

Io domanderò che il Governo voglia avere la gentilezza di dirmi qualche cosa quando lo crederà conveniente, e finirò così... poi...

Presidente del Consiglio. Ma se non ha terminato ancora...

Presidente. Poichè abbiamo ancora tempo, potrebbe intanto il Ministero rispondere qualche cosa a quanto ha detto l'onorevole Bixio; domani poi egli potrà continuare la sua interpellanza.

Presidente del Consiglio. Pare più opportuno che termini prima l'onorevole Bixio la sua interpellanza.

Voci. A domani, a domani!

Bixio. Chiederei io pure di rimettere il seguito a domani, tanto più che bisogna, segnatamente per la industria dei vini, che io tratti il sistema industriale dei nostri paesi. Bisogna che dimostri come si può e si deve far meglio, e come usano gli stranieri da noi, dai quali possiamo trarre insegnamento utilissimo. Quindi da quello dei vini, passare a tutti gli altri rami: ma debbo appoggiare quanto dirò alle cifre ufficiali di altri paesi, e ciò mi porterebbe un poco in lungo.

Presidente. Interrogo dunque il Senato se intende rinviare la continuazione di questa discussione a domani.

Chi approva questa proposta si alzi.

(Approvata.)

Dunque ci sarà seduta pubblica domani alle ore 2 per la continuazione del medesimo ordine del giorno. Se rimarrà tempo, si aggiungerà la discussione del progetto di legge sopra la soppressione del fondo territoriale nelle provincie Venete e Mantovana.

La seduta è sciolta (ore 5 1/4).