

TORNATA DEL 31 MARZO 1871

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE VIGLIANI.

Sommario. — *Seguito dell'interpellanza del Senatore Bixio — Considerazioni ed istanza del Senatore De Luca.*

La seduta è aperta alle ore 2 3/4.

Sono presenti i Ministri di Agricoltura, Industria Commercio, della Guerra, della Marina e degli Affari Esteri.

Il Senatore *Segretario*, **Ginori-Lisci** dà lettura del *processo verbale della tornata precedente*, il quale è approvato.

SEGUITO DELL'INTERPELLANZA DEL SENATORE BIXIO.

Presidente. L'ordine del giorno reca il seguito della interpellanza del Senatore Bixio sul commercio internazionale marittimo.

La parola è dunque al Senatore Bixio.

Senatore Bixio. Ieri ho parlato abbastanza, ed anche troppo diffusamente dei porti, questioni che avranno forse infastidito parecchi; bisogna però che il Senato mi permetta di dire ancora due parole sopra due porti che non ho dimenticati, ma de' quali avevo studiosamente evitato di parlare; perchè come succede agli uomini di riflessione, pensandoci bene, mi parve che argomenti di tale importanza commerciale e politica meritassero che io ne dicessi una parola qualunque, non fosse altro, per compiere un dovere.

Intendo parlare di Brindisi e di Civitavecchia, e quello che io credo destinato a tener luogo di quest'ultimo, cioè Santo Stefano Orbetello.

Qualunque opinione si abbia dell'importanza di Brindisi come punto commerciale, è evidente per tutti che è un porto d'attacco delle Indie; porto d'attacco che non abbiamo deciso noi soltanto, ma lo hanno deciso gl'Inglese che l'intendono perfettamente per ora almeno come tale; l'abbiamo deciso noi con un progetto di legge votato dal Parlamento con plauso, mi pare, di tutto il paese; anzi mi ricordo di avere sostenuto anch'io calorosamente quel progetto, che taluni economisti, che non vorrebbero mai si facessero talune spese produttive per l'avvenire, avversavano.

Il Governo ha speso circa 6 milioni, cioè, credo,

all'incirca una gran parte dei fondi stanziati in bilancio per quel porto; ma non tutto il bisognevole è ancora provveduto, perchè un porto non si fa a un tratto e con così poco.

La salubrità di Brindisi, per esempio, è un argomento che reclama tutte le cure del Governo.

È questa una questione non solo interna, ma di importanza internazionale ed ha il dovere il Governo di rivolgerci tutta la sua attenzione.

Mediante pratiche diplomatiche abbiamo allacciato, non so se per sempre, o soltanto temporaneamente, al porto di Brindisi la *Compagnia Peninsulare-Orientale*, che è una delle principali Compagnie di navigazione a vapore dell'Inghilterra. A Brindisi furono fatti tutti, o almeno per la massima parte, i lavori ordinati dalla legge; ma rimane ancora una lacuna da riempire; l'insalubrità del luogo, della quale il Governo deve preoccuparsi.

Io mi son recato a Brindisi con una Commissione amministrativa, che già ricordai ieri, e che era presieduta dall'onorevole Ministro delle Finanze, intendo parlare della Commissione dell'industria del ferro, Commissione che immeritamente io presiedo oggi. Si trovò che l'ingegnere capo, il quale presiedeva ai lavori di quel porto, uomo molto distinto fra gli ingegneri, l'ingegnere Mati, travagliato dalla febbre, era costretto di quando in quando a ricoverarsi in Lecce per respirare un po' d'aria salubre; e così si trovò che tutte le persone addette all'amministrazione, ai lavori, sorveglianti, o lavoratori, erano costrette ad approfittare di tutte le ore libere per fare la stessa cosa e per lo stesso motivo.

Dirò ancora che vi era a Brindisi un battaglione del 25° Fanteria, uno di quegli infelici battaglioni destinati a custodire i galeotti: ebbene, tutti quei militari avevano avuto le febbri almeno tre volte. Il Maggiore che li comandava, non ha ancora potuto liberarsi ora dalle febbri che lo tormentano da quel tempo, e quan-

tunque attualmente sia in Firenze, Dio sa quando ne potrà essere liberato!

Lungo le ferrovie meridionali abbiamo fatto una specie di inchiesta, e là, quantunque la Società delle ferrovie siasi preoccupata della salubrità del luogo, ed abbia fabbricato o trasformato i casolari dei cantonieri in palazzine, mentre altrove sono appena tugurii, malgrado ciò, malgrado tutte le cure per rendere pulito e salubre il soggiorno, vi si patiscono le febbri; e questo che dico non è soltanto nel Brindisino, ma in tutte le Puglie. Nei dintorni di Brindisi poi non ci è coltivazione di sorta, non piantagioni, cause tutte che insieme alle altre delle paludi ed ai fili d'acque che non sboccano nel mare, ed alle altre magagne, rendono il paese insalubre e d'impossibile soggiorno a chi non ne è nativo. Ora, quale è la conseguenza di un tale stato di cose? La conseguenza è che nessuno vi si stabilisce e nessuno sente il bisogno di introdurre quelle agiatezze e quella pulizia che è pur necessaria in una città che abbiamo fatto testa di linea delle comunicazioni Italo-Indiane, e di tutto l'Oriente. Vi sono a Brindisi alcuni piccoli alberghi, e uno ve n'ha costruito la Società delle ferrovie meridionali, ma anche esso molto modesto. Tutto il rimanente del paese è rimasto come fu lasciato e trovato dall'antico Regno e dal nuovo!

A Brindisi, come dappertutto, ognuno pensa a' propri interessi come li intende e li ha sempre intesi, e non potendovisi stabilire gente nuova e crearvisi nuovi interessi, il paese rimane quello che sono le nostre piccole borgate malsane, e peggio.

Le strade sono in pessimo stato, e il riattamento e la pulizia di esse nel Bilancio comunale non sono ammessi!

E vi sono Capo-luoghi di provincie popolate da 400 a 500 mila abitanti che trovansi in tali condizioni!

Mi ricordo appunto in altra epoca di non aver potuto trovare un uomo che intendesse che i maiali non dovevano aversi in casa, e che le strade devono tenersi pulite: strana civiltà di quelle regioni!

Queste cose debbo dirle: possono ferire talune suscettività, ma è impossibile non parlarne.

Meglio assai che si dicano da noi stessi e che si veda se fosse possibile il rimedio, che sentirselo sempre rinfacciare da stranieri, i quali quando visitano taluni de' nostri paesi, e sono molti così, non cessano di additarci come una gente barbara tutta quanta.

In breve, per tutte queste cause, per l'abbandono in cui il paese è stato lasciato, in Brindisi non ci si può stare.

Delle Compagnie commerciali che andranno a Brindisi, un mese dopo non ve ne rimarrà neppure una, a causa dell'insalubrità, e nessuno vorrà portarvi la propria famiglia.

Vi andranno marinai e soldati. Il marinaio va dappertutto dove si può occupare.

Io ho perduto interi equipaggi per febbre gialla al Bra-

sile, e non me ne sono dato pensiero, più di quanto dovéssi farlo per salvare, se mi fosse stato possibile, la mia gente.

Ma non tutti sono marinai, non tutti hanno per molti anni lavorato e duramente, e percorso tutta la gerarchia della marina commerciale.

Un padre di famiglia, se va a stabilirsi in un luogo, cerca che vi sia salubrità.

Brindisi è dunque in condizioni tali per cui nessuno vi anderà, e per questo il Governo ha degli impegni e dei doveri. Bisogna che egli pensi a bonificar le sponde del porto ed i dintorni.

La Commissione in compagnia della quale mi sono trovato, era composta di uomini competentissimi, di uomini superiori, del Giordano, per citarne uno, e di molti altri che hanno viaggiato molte parti d'Europa, e ne hanno studiato le condizioni, ed essi credono che il male che affligge Brindisi non sia irrimediabile, e che con fondi relativamente scarsi, ci si possa provvedere.

Credo che il Governo abbia preparato un progetto di legge per rimediare ad alcuni inconvenienti, per sfociare un rivo che mette in una laguna: altri rimedi verranno poi col tempo. Non ci sarà subito salubrità, ma vi sarà fatto tanto almeno per cui qualche Casa straniera, e gli agenti delle Compagnie, che vi sono allacciate, i passeggeri che vi s'imbarcano e sbarcano non avranno sempre da temere di prendersi la febbre.

Ieri avevo preso il partito di lasciar da parte questo porto: che non avesse importanza non volevo dirlo, perchè non è così; dire quello che ho detto oggi, mi pareva troppo grave. Poi ci ho pensato sopra, e dissi tra me: quando si ha avuto l'onore di appartenere al Parlamento di una nazione e tanto più al Senato, ove sono gli uomini che hanno reso i più grandi servizi al paese, quando si parla loro, si ha il dovere di dire la verità, e se questa non piace, non so che farci.

Dopo avere accennato quanto importi e quanta sia la necessità di provvedere ai bisogni del porto di Brindisi, dirò qualche cosa di quello di Civitavecchia.

Civitavecchia è nella mente dei più un porto, ma io credo che nessuno dei marinai del mondo lo consideri tale, ed è necessario che il Governo prenda delle disposizioni, faccia fare uno studio di orientamento sulle coste, in prossimità della Capitale del Regno, per dichiarare quale sarà il porto di attacco con essa.

Civitavecchia non è un porto per più ragioni. Civitavecchia non ha la superficie ancorabile vasta quanto è indispensabile, nè il fondo necessario ai bastimenti che formano al presente il materiale navale e segnatamente quello a vapore, e non può ricever con sicurezza questi bastimenti.

Civitavecchia non ha rada; quella che potrebbe chiamarsi la sua rada, da buon tempo ha il fondo roccioso. La costa su cui è Civitavecchia, è la pessima di tutta Italia, ed è proverbiale in Liguria essere in pericolo se sorpresi dal vento meridionale nelle spiagge romane, cioè i venti

di tutta la parte meridionale del Mediterraneo vengono ad urtare con violenza straordinaria, spingono le onde e formano correnti sopra una località che non ha articolazione nè spiaggia, di cui si è fatto un porto artificiale, che non ha nè fondo, ripeto, nè superficie nè rada, ed è anzi tanto ristretto da non potersi entrare neppure coi bastimenti dei tempi addietro.

Perchè questo non appaia una mia immaginazione, citerò un rapporto sul porto di Civitavecchia che non ho ora con me, ma che è pubblicato negli *Annali idrografici* di Francia, pubblicazione ufficiale del Deposito di marina, lavoro di un comandante rimasto lungo tempo stazionario a Civitavecchia, da lui diretto al Ministro della Marina, in cui consiglia a' bastimenti che debbono recarsi a Civitavecchia nella cattiva stagione e con tempi minacciosi come nell'inverno accade troppo spesso, di dirigersi a Porto Ercole.

Cita il caso di due bastimenti, benchè allora fossero bastimenti di una certa importanza, il *Mongibello* che il Ministro di marina ricorderà, ed un altro che non ricordo della Compagnia Florio, che corsero pericolo di affondare nell'entrare nel porto. E si comprende il pericolo corso da quei bastimenti quando si sappia che con piccolo tempo il mare frange sul passo, pel poco fondo e pel poco tratto dal passo alla terra; i vapori, come i bastimenti a vele, non possono tenersi in velocità tanto quanto importa per l'azione del timone, per cui presi a traverso dal mare, ed in pericolo di urtare a terra; il bivio è ugualmente pericoloso per i passeggeri e per le proprietà, e queste tanto più quando i bastimenti sieno come quelli che corrono il mare in giornata.

Io ho avuto la disgrazia di trovarmi presente alla resa, o per dirlo con verità storica, alla vigliacca consegna di Civitavecchia nel 1849; era stato mandato da Roma come aiutante del Ministro della Guerra, che allora era il Generale Avezzana, nella certezza, che essendovi 120 pezzi in batteria, fra cui alcuni grossi *Paixhans*, ed abbastanza truppa, una compagnia di artiglieria e molte munizioni, si sarebbe difesa, ed io, essendo un po' marinaio e un po' soldato, credeva di poter dare qualche aiuto; ho trovato un Consiglio di guerra, che così si chiamava, il quale discuteva la resa prima della difesa; la flotta francese, o quella che allora così si chiamava, non era venuta a Civitavecchia dove la resistenza avrebbe potuto colare a fondo il materiale; si era fermata a Santo Stefano all'altezza del Giglio e del Monte Argentaro, e aveva mandato un ufficiale con un vapore per chiedere che le truppe francesi fossero accolte senza altro: e lo furono da quel vigliacco che reggeva la fortezza!

C'era là un ufficiale proveniente dall'esercito piemontese, che io aveva incontrato nel Vicentino nella precedente campagna, un uomo di molto senno, e mi lusingava della speranza che avendo avuto ordine dal Governo di resistere, egli avrebbe saputo fare il debito

suo di capo di Corpo; ma tutto fu inutile, e fu molto se non mi si fuccò, come forse più volte avrà poi dovuto pentirsi di non aver fatto, quel traditore che reggeva la piazza.

Ma oggi io volevo soltanto ricordare, con l'esempio della flotta francese, che il punto dove si possono operare degli sbarchi e dove si possa trovare il porto di Roma non è che a S. Stefano di Monte Argentaro.

È questo il punto vero delle coste, e quello da cui ci si minaccierebbe, dato il caso di un attacco.

I porti veri di Roma, od almeno quelli che a me paiono destinati ad essere tali, non potrebbero essere che nei seguenti punti; a Napoli, a Santo Stefano-Orbetello, ove avendo io fatto degli scardagli a penetrazione nella laguna, credo che sia facile lo scavare, per cui ritengo che Orbetello possa proprio dirsi destinato ad essere il vero porto di Roma, essendo quella località una specie di Gibilterra, e meglio, per la felice combinazione dei luoghi.

L'onorevole Ministro della marina sarà certamente passato di là molte volte, e spero che sarà del mio parere relativamente alla detta località, che eminentemente si presta alla difesa, come il Monte Argentaro, le Formiche di Grosseto, il Giglio e Gianutci, che sono tutte collocate a distanza tale da poter difendere il porto di Orbetello e la rada di S. Stefano e di Talamone come il Porto Ercole, che è in comunicazione colla laguna di Orbetello.

Questa località anche nello stato attuale delle cose è tale, che è il solo luogo dall'Elba a Napoli, dove si possa contar di prender del carbone.

E questa località va fatta studiare, perchè oggi che il regno d'Italia è costituito, se si volesse tentare una operazione contro di noi veramente seria, che io non credo nè temo, per quanto certi signori si cullino sulla speranza parricida, non ci sarebbe che la rada di Santo Stefano che potrebbe vedere uno sbarco pel temporale del Papa.

A S. Stefano, com'è oggi, è facile, se sorpreso, stabilire una difesa. A S. Stefano-Orbetello s'allacciano le ferrovie Livorno, Siena, Roma. Da S. Stefano procedendo per Roma s'incontra una discreta posizione in Corneto, e la via di Viterbo, Orvieto e Roma. A Civitavecchia le comunicazioni col mare non sono sicure sempre, ed il porto non si presta a nulla col materiale d'oggi, la rada manca a Civitavecchia; poi se anche occupata dal nemico, la nostra flotta è sempre sicura d'averne ragione, dato che non fosse stata in tempo per opporsi e sbaragliare i trasporti e la flotta d'osservazione e di scorta.

Quando ho avuto l'incarico di condurre le truppe a Civitavecchia, la flotta ch'era magnifica a vedersi, avrebbe agito volentieri, e dico la verità che se Civitavecchia fosse stata una città straniera, oggi non la si troverebbe più; io non avevo il comando assoluto sulla flotta; ma il mio grado e le istruzioni del Governo mi davano facoltà di suggerire taluni consigli, che all'occorrenza

potavano diventar ordini, e certo prima di distruggere una città italiana, il che non era intendimento del Governo, bisognava che ben gravi interessi nazionali fossero in pericolo. La flotta era lì, io potevo parlare dalla spiaggia coll' ammiraglio: mi pareva straordinario di vedere 14 bastimenti corazzati su di una spiaggia tutta rocciosa, ma erano costretti a rimanere colla macchina pronta. Quando poi, per misura inutile a ricordarsi, si dovette far entrare in Civitavecchia la *Terribile* e un'altra piro-batteria, fu fatto con molti riguardi.

Civitavecchia insomma non è un porto. Roma intanto abbisognerà di un porto, ma per me come Napoli è il suo porto da Oriente, Orbetello e S. Stefano sono il vero porto di Roma dell'avvenire: saranno necessarie delle spese, ma sarà un porto sicuro e grande come si conviene.

Le cose che ho detto riguardo a Civitavecchia ed a Brindisi, non piaceranno, ma abituato ai doveri della politica, mi rassego.

Ora vorrei trattare la questione commerciale del mondo asiatico con noi.

Il primo pensiero d'orientamento per un uomo che debba caricare un bastimento a vapore di grande importanza od almeno di qualche importanza, cioè di bastimenti che al *minimum* abbiano la portata di un migliaio di tonnellate, il primo pensiero, dico, è quello di avere una merce che dia al bastimento stesso la dovuta stabilità. Un paese che non abbia la fortuna di possedere un genere qualunque, o combustibile, o minerale, sale o altro, pietra, ecc. con cui dare stabilità ai bastimenti, non potrà certamente sperare di far carichi di qualche importanza.

L'Inghilterra, oltre alle tante sue fortune delle quali è certamente meritevole perchè se le è fatte da sè, ha altresì quella di produrre una grande quantità di carbone con cui può sempre caricare i legni della sua marina.

Le statistiche ufficiali di quel paese ci mostrano come nell'anno 1869 la produzione del carbone sia ascesa a 103 milioni di tonnellate, e quella del minerale di ferro a 4 milioni, e possiede ancora altri generi oltre di questi, coi quali può non solo acquistare, con guadagno assicurato, delle rilevanti caricazioni commerciali, ma ben anco dare la stabilità ai suoi bastimenti.

Disgraziatamente l'Italia manca di combustibile nel vero senso della parola, di quello cioè che serve all'andamento delle macchine a vapore, o ne manca in quantità considerevoli, ciò che nel fondo economicamente torna lo stesso.

Forse dalla costituzione geologica si può desumere che ce ne sia nel fondo della valle del Po; ma sicuramente l'andarvi ivi a cercare costerebbe molto di più che prenderlo dall'Inghilterra. Lasciamo dunque la questione « del se e del quanto » ai geologi; dal momento che non se ne è trovato in quantità considere-

voli sia qui, vuol dire almeno almeno che fin qui non abbiamo combustibile fossile.

La prima necessità che si presenta, se volete fare un allacciamento commerciale tra un paese e l'altro, è la natura delle merci ed i reciproci scambi e, come marino, le combinazioni dei generi in modo che il bastimento possa caricarsi a fondo e possa mantenere la sua stabilità navigando.

Abbiamo per questo una produzione mineralogica molto importante in Italia, nell'Isola dell'Elba, isola che a giudizio di molti uomini competenti toccherebbe da vicino i 40 milioni di tonnellate di minerale di ferro e che non si coltiva; e non basta: si spendono un trecentomila franchi all'anno, pare un paradosso, perchè la non si coltivi! Ma non basta ancora; il Governo in tutti i tempi, quasi tutti i Ministeri hanno studiato e preparato un progetto di legge per svincolare, e per mettere nella circolazione quel minerale dell'Isola dell'Elba, ma non si è mai potuto far nulla. C'è stato un tempo in cui si è avuto l'abilità di portar via dal Ministero delle Finanze, dov'era in elaborazione, il progetto di legge, l'intero progetto; ciò è accaduto a Torino nel 1862, ed era Ministro delle Finanze l'onorevole Sella. Si studiava dunque un progetto per mettere nella circolazione del commercio questa massa di minerale, ed allora non era ancora scoperto un filone che è quasi una prosecuzione del filone dell'Elba, che forse si segue nella regione sottomarina fino a Bona, non era scoperta la magnifica miniera di Bona, prima di che il minerale dell'Elba aveva un valore che oggi sicuramente ha perduto.

Dunque questa questione è studiata e ristudiata in tutti i modi: non so quale fatalità ci si travolge dentro.

Quei 40 milioni, secondo gli uni, 30 milioni secondo gli altri, minima quantità che abbia sentito dagli uomini competenti con cui ho visitato, e studiato tre volte quell'eterna questione dell'Elba, sono dunque quasi intatti. Tutti coloro i quali hanno visitato la località, che ha due porti magnifici accanto, Portoferraio e Longone, che è sulle sponde dell'isola e nel centro delle coste del nostro Mediterraneo, non hanno mai potuto rendersi ragione come quel minerale dell'Elba non abbia potuto mai entrare per la via diretta nel commercio del mondo. Vuol dire che c'è qualcheduno che sa come la cosa è stata fatta, e la crele destinata tardi o tosto ad essere cosa sua.

Pare che il Governo granducale quando ha combinato quella faccenda famosa della miniera dell'Elba, abbia disposto le cose in modo, e con tale finezza e con tale previdenza per cui il minerale doveva rimanere nell'isola, fino a che tornasse utile a qualcheduno acquistarne la proprietà personale. Gli alti forni furono stabiliti sulla spiaggia della Maremma, dove non si può andare nè con bastimenti a scaricare il minerale, nè ci si può rimanere che la metà dell'anno a cagione delle febbri. Eppure avevano a poca distanza la rada di Piombino dove l'aria ed il fondo permettono l'imbarco e sbarco

del minerale e la lavorazione durante l'intero anno, ma vollero andare più lontano e dove non si può né lavorare, nè, come ho detto, sbarcare.

Si è insomma speso moltissimo; gli alti forni sono cacciati a Follonica sulla spiaggia maremmana, dove non ci è articolazione di coste.

Tutto questo è abbastanza strano; ma quello che è certo si è che le miniere non si sa ancora al giusto quanto minerale contengono, che non fruttano nulla, che lo Stato paga una somma per l'interesse dell'imprestito del 1849, che vi ha ipoteca e che non si raggiunge col reddito delle miniere, e che è difficile un miglioramento ulteriore alla coltivazione delle miniere, perchè coloro che potrebbero farlo non hanno interesse a farlo, e lo Stato si crede impotente per le molte ragioni che ci furono dette, e che sono tante da non ricordarsi sempre.

Io sono adesso Presidente della Commissione dell'industria del ferro, e mi sono stancato di chiedere: che cosa facciamo? La Commissione che è amministrativa decide tutto nell'interesse generale: il progetto di legge è studiato. Si riuscirà? io ne dubito assai.

Lasciamo il minerale dell'Elba, giacchè non si ha la potenza di metterlo in circolazione; dirò solo ancora che, dopo trascorso un certo numero d'anni, se le cose continueranno di questo passo, scaturirà una proposta la quale suonerà così: « Le miniere non vi rendono nulla non sole, ma vi costano molto: ebbene date a noi una parte della somma che spendete, e coltiveremo noi. » E allora le miniere frutteranno molto alle persone che intascano le 300 mila lire.

Dunque il minerale non c'è, e non essendoci il minerale dell'Elba, bisogna pensare ad altro. Del poco combustibile che abbiamo in punti prossimi al mare, che è quello dell'Apennino Toscano, non conviene fare conto perchè è poco e costa più dell'inglese.

Anche a Livorno costa più il combustibile maremmano che quello di Newcastle, per ragioni che si verificano in Italia, cioè: per le spese di trasporto, facchinaggi e per la coltivazione con piccoli mezzi. Oh! il nostro è un paese sotto certi aspetti inesplicabile!

Frugando in quel magnifico lavoro che è il Rapporto degli ingegneri delle miniere, pubblicato nel 1868, e cercando di sapere come si potesse combinare quella parte dei carichi delle navi che è necessaria alla loro stabilità, trovai quanto importa per la caricazione di molti bastimenti e di generi che trovano facile e sicuro collocamento in tutte le regioni del mondo.

I generi più noti all'estero della nostra produzione sono i marmi, genere che possiamo esportar oggi in quantità considerevolissime e lavorati in tutti i modi, dal blocco alle statue, e da queste alle tavole, ai bagni, alle marmette, ecc.

Il sale marino ed il sal gemma offrono spesso alle navi nostre e straniere una zavorra che assicura un nolo per molti viaggi internazionali a grandi distanze.

Cercando però nelle statistiche inglesi ed americane mi fu facile vedere come il sal gemma trovasse da molti anni un facile collocamento sui mercati dell'Oriente, e come da Liverpool, se ne spedisse in quantità considerevoli e regolarmente, tanto colla bandiera inglese, quanto con quella americana.

Ma bisognava essere certi che il sal gemma fosse da noi in quantità considerevole e fosse in prossimità tale dei porti da potersi avere ad un prezzo conveniente, in modo da poter reggere ai prezzi inglesi; i quali coi loro mercati delle Colonie, ed i modi celeri ed economici che hanno per la caricazione nei loro porti possono fare assai bene i loro affari. Vidi, dalla Relazione degli ingegneri dello Stato, che i giacimenti più considerevoli erano in Sicilia ed in Calabria: mi recai sui luoghi e, accompagnato dall'ingegnere capo Foderà, della scuola di Caltanissetta, potei accertare la potenza di taluni giacimenti saliferi, e aver così la certezza che la qualità e la quantità non poteva far difetto. Rimaneva il trasporto industriale del sale dalle cave al porto d'imbarco; e questa è la parte più difficile a combinare, e perchè le ferrovie industriali speciali mancano oggi, ed esigono l'impiego di capitali considerevoli, e perchè i porti sono nello stato primitivo che ho detto.

Veduta la Sicilia ed accertato quanto importa, rimane che si studino i giacimenti di salgemma della Calabria, dove il Governo può fare delle concessioni e dove l'industria privata che le otterrà troverà modo di produrre a buon mercato introducendo dei meccanismi. Assicurata la potenza di questi giacimenti e la loro prossimità ad un porto di imbarco, bisogna trovare il modo di organizzarne la caricazione sollecita. Ciò che non è difficile se il Governo per poco escava i porti a quella profondità di cui hanno bisogno i bastimenti delle grandi navigazioni.

Parlando poi del porto di Girgenti (Empedocle) ho avuto occasione di accennare al corso dei noli da Liverpool per le Indie, il prezzo di costo per il sale a lato del bastimento è di 14 a 17 scellini la tonnellata. Ieri ho pure avuto occasione di ricordare come l'Annuario Americano pel 1868 indichi 17 carichi di salgemma da Liverpool a Calcutta.

Mi par dunque provato che per la parte dei carichi, e per la parte più delicata, come è quella che interessa la stabilità delle navi, i marmi ed i sali che possediamo e che sono noti al commercio ed accreditati, assicurano delle quantità tali da non essere impensieriti. I mattoni verniciati di Napoli, le ardesie, le pietre di Siracusa da intaglio, quelle pel selciato di via, il granito ed altri generi possono assortire senza tema qualunque carico si voglia fare in Italia, tanto più quando si sa che questa parte di peso non è mai necessaria al di là del 35 al 40 per cento dell'intero carico.

Abbiamo dunque la parte stabile della caricazione nostra assicurata per molto tempo.

Io ho domandato un ingegnere al Governo per ri-

conoscere i giacimenti; i Ministeri di Finanze e del Commercio misero a mia disposizione un ingegnere col quale verificare i giacimenti, ed il Governo in base ad una disposizione sancita dal Parlamento è autorizzato a fare talune concessioni.

Dico questo senza nessuno scrupolo perchè io desidero che la si sappia da tutti quelli che hanno intendimenti commerciali con quelle regioni, e perchè desidero che venga presto il tempo in cui il bastimento non entri nella speculazione, e solo faccia il trasporto puro e semplice della merce nel modo migliore e più celere: ecco tutto.

Adesso veniamo alle parti meno delicate, vediamo i generi di produzione dell'Italia per completare questi carichi per le Indie.

Primo genere che mi si presenta, e che ha molta importanza per l'Italia, o almeno se non l'ha oggi, la deve avere in un tempo più o meno vicino, quando gl'Italiani vorranno seriamente occuparsene, è il vino.

Senza valermi dei dati dell'*Italia economica* e degli enologi italiani, io prendo un lavoro Americano.

Gli Americani compongono i loro Annuarii Consolari nel seguente modo: una parte si riferisce alla produzione dei paesi in cui sono rappresentanti del loro governo, movimento dei porti, produzione dei generi più importanti, le esportazioni, per dove si fanno, i vantaggi che presentano, e i generi più facili a smerciarsi nel loro paese. La seconda parte, la formazione dei carichi, il valore di essi carichi e questo anche per tutto il commercio indiretto del loro naviglio.

Ora pel vino l'*Annuario Americano*, dà alla produzione dei vini italiani la cifra di circa trenta milioni di ettolitri; quantità che altri porta al miliardo.

Stando dunque ai dati statistici, sui quali io mi debbo appoggiare, noi abbiamo una produzione di circa 30 milioni di ettolitri di vino, computo che combina con quello dei Maestri nella sua *Italia Economica*. Ora, dal sunto del movimento generale del commercio, pubblicato dal Ministero delle Finanze il 31 gennaio 1871, si rilevarebbe che nel 1869 e 1870, nei vini si ebbe un' esportazione in botti per 11 milioni di lire, e di 2,500,000 mila per quelli in bottiglie nell'anno 1870, e di 13 milioni per quelli in botti, e di 2 milioni per quelli in bottiglie per l'anno 1869.

Per non parlare dunque per ora che di questi due anni 1869 e 1870, si vede che noi esportiamo pochissimo vino; perchè se è vero che produciamo per un miliardo e non esportiamo che 13 a 15 milioni, ricevendone, come si rileva dalla stessa statistica, per 3 milioni all'anno dall'estero, vuol dire che la nostra industria dei vini è nell'infanzia.

Io inclino a credere che le nostre statistiche sieno compilate su dati molto infedeli, e ne ho più prove; ma d'altra parte mi pare certo che il gusto nostro per i vini non sia quello più diffuso nel mondo, e penso che se vogliamo esportare del vino e farlo na-

vigare, bisogna occuparsene industrialmente in modo assai diverso da quello che si fa oggi da noi.

Io era sorpreso dal vedere che mentre tutta l'Italia continentale, la Sardegna compresa, non dà vino all'Inghilterra, la Sicilia gliene dà per oltre 2 milioni all'anno, e la Spagna gliene dà per oltre 52 milioni all'anno. Che cosa vuol dire questo? Io ho cercato di rendermi ragione di questi fatti; e andato sui luoghi ne ho veduto la ragione nella industria di chi esporta; ecco intanto dal *Trade and Navigation* del 1869, i dati ufficiali Inglesi:

Esportazione dei vini di Sicilia in Inghilterra:

	1865
Galloni 426 mila =	63 mila sterline.
	1866
Galloni 458 mila =	71 mila sterline.
	1867
Galloni 456 mila =	72 mila sterline.
	1868
Galloni 554 mila =	86 mila sterline.
	1869
Galloni 543 mila =	86 mila sterline.

Ora, prendendo dalla stessa statistica commerciale del *Board of Trade* pel 1869, gli elementi, si vede che l'Inghilterra importa 17 milioni di galloni di vino in cui la Spagna entra per 7 milioni e mezzo di galloni e l'Italia entra per 541 mila galloni, di cui la Sicilia ne ha 538 mila e Genova 3 mila galloni. Che cosa vuol dire questa differenza dall'Italia alla Spagna prima, e poi da Marsala a Genova? La risposta la si trova nelle Case industriali inglesi stabilitesi a Marsala, e da quel pochissimo che si fa nelle altre parti d'Italia in fatto di vini per l'estero. Ora, la superiorità della Spagna sull'Italia non ha altro fondamento che nell'industria dell'una e nella nessuna industria dell'altra. Confrontando talune partite dei due paesi Spagna e Italia, nella loro esportazione si rimane colpiti dal vedere per esempio che la Spagna esporta per l'Inghilterra tanto *sparto*, quanto l'Italia olio o poco meno! Eppure in Sicilia questa pianta da far stuoie e carta cresce spontanea! ma non si è ancora cominciato a coltivarla!

Ora, ritornando al vino, domando io qual è la ragione per cui noi non ne facciamo di più? Forse non si dirà cosa lontana dal vero asserendo che da noi tutti vogliono essere viticoltori, e nessuno o pochissimi vogliono occuparsene come d'una industria specialissima che esige conoscenze e pratica continuata, invece di andare a vedere ed a studiare come in Spagna ed in Francia si pratica questa industria, e chiamare della gente del mestiere e per *assaggiatori* e per *vinicoltori*, i nostri medici, ingegneri, notari ed industriali di qualunque altra specialità, vogliono tentare la viticoltura con metodo proprio, frutto delle proprie riflessioni, senza aver mai passato una stagione de' vini nei paesi industriali della specialità, non avendo nessuna conoscenza dei gusti dei mercati esteri nè delle esigenze dell'indu-

stria per i trasporti, e credendo che il vino che troviamo buono per noi possa essere buono per gli altri. Questa mania di voler far di tutto è così generale, che anche in Sicilia, all'infuori delle Case straniere stabilite a Marsala e la casa del Duca D'Aumale, dello Zucco e quella di Florio, sebbene entrambi abbiano i direttori inglesi, nessuno è in condizione di produrre 500 pipe di vino d'un tipo qualunque, nè potrebbe rispondere neppure d'una partita assai inferiore; in tutta la Sicilia sarebbe assai difficile trovare una cantina *orientata* convenientemente e che abbia stabilito la sua industria in modo da avere una riputazione incontrastata e fuori ed in paese! Eppure in Sicilia la produzione vinicola s'avvicina, se non li passa, agli 8 milioni di ettolitri, e la viticoltura pare essere appoggiata a buone regole, grazie all'influenza che le Case di Marsala hanno esercitato sulla coltura della vigna colle anticipazioni sui raccolti e colla vigilanza de' loro pratici assaggiatori.

Io, andato in Sicilia per studiare dal mio punto di vista la quistione del vino, mi recai a Palermo ed ebbi dal Florio e dall'Ingham commendatizie per i direttori dei *Bagli* loro di Marsala.

Non vi è gentilezza ch'io non abbia ricevuta a Palermo come a Marsala. Ho potuto vedere e conferire sopra ogni cosa che mi sembrasse degna di osservazione, e notare tutto quanto sul mio giornale. Io aveva qualche volta veduto in Spagna, Portogallo, Madera, Canarie, Cipro, delle *fattorie di vino*; ma l'impressione che ho oggi ancora di quei luoghi è assai pallida; questa ultima di Marsala mi ha lasciato persuaso che l'industria è ben stabilita.

I capitali impiegati, l'orientamento delle cantine, la loro capacità, la divisione del lavoro, la sorveglianza sulla coltura delle vigne, la determinazione del momento opportuno per la vendemmia, la cura per la scelta del legno delle botti di magazzino, per quello delle pipe da viaggio, la cura per l'abbonimento delle stesse pipe, la scelta di assaggiatori per la compra dei vini, la cura della propria riputazione industriale acquistata sui mercati principali d'Europa, d'America, dell'Africa provano che per chi sa e vuole e può, che la industria del vino anche in Italia è possibile non solo ma facile, ma chi fa vino deve far vino e non altro che vino e semplicemente vino, e sapere come lo si trasporta.

Dell'importanza della produzione e della esportazione di esso ho detto ieri. Dopo le Case di Marsala viene per importanza la fattoria dello Zucco nelle vicinanze di Partenico proprietà del Duca di Aumale, della Casa di Orléans. La fattoria del Duca è pure diretta da Inglesi sotto l'alta sorveglianza del loro agente di Palermo. E qui pure si è stabilita una vera industria per l'esportazione dei prodotti della fattoria stessa.

Il Duca ha oggi un 200 ettari di vigneti.

Se ben ricordo, questa sua fattoria data dal 1860. Egli produce oggi un 400 mila bottiglie di vino che esporta

in Francia, ed è un vino che piace e merita di piacere. Nel fondo è lo stesso che quello di Marsala ma più mite come forza alcoolica; la parte industriale delle bottiglie è di tutte le particolarità che esige, vetro, capacità, forma, etichetta, sughero, spoletta, marca, chiusura, cassetta, impagliatura ecc., tutto questo è fatto da persone che sanno il mestiere e non fanno altro. Le cantine, l'antica e la nuova che si sta costruendo, il Baglio alla marina di Carini, tutto questo è alquanto più modesto che a Marsala, ma si vede che si è dinanzi a gente che fa cose che conosce.

Il Duca pare che da 400 mila bottiglie, quanto è oggi la sua produzione, voglia giungere al milione, e si stanno atterrandolo olivi secolari e superbi: la superficie totale della fattoria è di 1200 ettari circa, ma non tutta è trasformabile in vigneto. Certo è che anche dall'ispezione di questa fattoria si può vedere che chi voglia occuparsi dell'industria dei vini in Italia e voglia impiegarvi persone del mestiere, prendendole, non importa dove, purchè sappiano fare il vino, può essere sicuro di riuscire, ma bisogna *sapere e volere*.

Quel poco che ho veduto in Sicilia, a Marsala, allo Zucco, a Mazzara, a Vittoria, a Riposto, a Milazzo, e quel tanto che so che si fa in Piemonte e si spedisce da Genova nell'America Meridionale ed altrove, fa sì che io credo che la esportazione del vino dall'Italia sia assai maggiore di quanto risulta dalle statistiche ufficiali, statistiche che pel 1869 e 1870 notano 273 mila ettolitri in botti ed 1,367,000 bottiglie pel primo e 224 ettolitri ed 1,480,600 bottiglie pel secondo. Come credere che l'Italia intera non esporti più di un milione e mezzo di bottiglie quando la sola fattoria dello Zucco esporta 400 mila bottiglie? A me pare certo che se in questo genere facciamo poco, vogliamo ancora far risultar meno; e che le nostre statistiche ufficiali notino assai meno di quanto facciamo lo si vede dalla categoria XV dove si dice importato dall'estero in bastimenti, barche e battelli per 14 mila lire nel 1870, e per tre mila nel 1869; ciò che mi pare assai difficile a giustificarsi quando si consulta il solo materiale a vapore delle Compagnie marittime postali o no.

In fatto di statistica abbiamo in poco tempo fatto cammino dopo che è affidata al Maestri, ma dal momento che tutti vogliono nascondere i dati necessari per sapere la verità, e la stessa Dogana non riesce a mettere in chiaro il movimento commerciale, l'Ufficio di Statistica non ne può saper di più; frugando nelle statistiche commerciali straniere si vede che giungono all'estero dall'Italia assai più generi di quelli che notino le nostre, ma questo è un lavoro che a farlo completo costa molto tempo e fatica, e non lo si può esigere sempre dai nostri pubblici impiegati i quali cominciano per mancar di tempo e di opere.

Ora, ritorno al mio argomento.

Il Duca d'Aumale produce dunque 400 mila bottiglie di vino all'anno, le quali egli mette in commercio. Io

credo di poter dire tutto quello che so perchè in fatto ne ebbi i dati senza vincolo alcuno, ebbene quelle bottiglie costano al duca 75 cent. caduna tutto comprese, cioè: il vino, la bottiglia, la cassetta, la paglia di rivestimento, l'invio a Palermo, l'imbarco, l'interesse del danaro, e comprese anche tutte le spese di produzione, viticoltura e vinicoltura, amministrazione e assicurazione, ammortizzazione, ecc. queste bottiglie sono dai suoi agenti vendute a L. 2 caduna.

Se arriverà al milione di bottiglie, ed in breve vi arriverà sicuramente, se il Governo non glielo impedisce colla famosa *obbligatorietà delle bottiglie nostrali*, poichè in Italia non vi è modo di trovarle, e questo affare delle bottiglie, per dirla in incidente, tanto in Liguria come in altri luoghi è questione che vuole essere risolta perchè inceppa il movimento della produzione dei vini e degli olii fini; se dunque il Duca d'Anmatte arriverà al milione di bottiglie, invece di centesimi 75 non gli costeranno più di 35 centesimi l'una. Questa è cosa che sembra molto difficile, ma pure è un fatto, giacchè l'agente suo ha contratto appalti a Venezia per la segatura delle tavole per le cassette, ha appalti speciali per l'etichette, per i sugheri, per la lavorazione dei turaccioli, per le *spolette* e tutto questo può già fare in paese, insomma ha provveduto in modo da fornirsi di tutto l'occorrente servendosi dell'opera di gente che non si occupa di altra industria. Perciò il Duca raggiungerà certamente il suo intento, di stabilire cioè un'industria fiorente in quel magnifico paese dei pressi di Partenico.

Io ho veduto taluni luoghi dell'Australia e delle Filippine che sono veramente magnifici, e richiamano alla Provvidenza. Ma mai mi fu dato vedere un paese più bello della pianura di Partenico; è la seconda volta che vedo quel paese: la prima ebbi la vista conturbata dai casi atroci della guerra e dell'assassinio. Vi vidi degli attardati borbonici, sorpresi, uccisi e bruciati! eravamo nel 1860! Questa volta vi andai invece per studio commerciale.

A vedere quella posizione di Partenico, così magnifica, soltanto è malsana. Sempre così! ma a vederla dall'alto della fattoria della Zucco, vedere degli olivi che sei uomini non abbracciano, dei vigneti immensi, dei mandorli, tutto ricchezza, tutta vegetazione lussureggiante, e tutta gente che lavora, ma fa anche il brigante! quando può ed all'occasione!

Per andare allo Zucco il generale Medici credette di doverci proteggere con posti di bersaglieri, con truppe armate con *revolvers*.

Io ho detto: se mi vogliono ammazzare, non mi voglio nemmeno difendere; non credo possibile questo nel paese; è un falso allarme.

Ma il Direttore della casa, il cui predecessore era stato preso a fucilate perchè si credeva che portasse del denaro, non la intendeva così.

Io trovandomi con uno straniero avrei voluto far sentire che non vi era tutto questo bisogno di difesa.

Ma questi aveva disposto lungo il viaggio le sue guardie campestri perchè ci aspettassero! singolare paese il nostro d'Italia, in talune parti! Che differenza cogli stranieri che vidi alla fattoria dello Zucco! Una gente che vi dà l'esempio del lavoro proficuo, attivo, ben fatto, e di una gente seria, che si occupa della sua industria, non avendo desiderii impossibili, non maledicendo al proprio paese, non sapendo di politica più di quanto importa; ma occupata utilmente, e da buoni padri di famiglia; dalla tale alla tal ora nella officina, e poi a casa in famiglia; e colla coscienza tranquilla.

A Marsala, come allo Zucco vi sono Inglesi, Francesi ed Americani. Il Duca si fa ricco se avesse bisogno di ricchezze, e fa la prosperità degli altri, ed è opera buona. Vediamo come si fa nelle altre parti di Sicilia.

Nel 1834 io faceva il mio primo viaggio in America come mozzo, ragazzo di bordo, ricordo che avevamo un carico di vino Scoglietti. Scoglietti è la spiaggia di Vittoria, è il vino di Vittoria della provincia di Siracusa, che è la regione più importante per produzione di vini della provincia stessa. Io ricordava la peripezia di quel carico del 1834; ma da quel tempo ad oggi sapendo che la esportazione era sempre stata piuttosto attiva, volli vedere a qual punto industriale fossero giunti.

La Camera di Commercio di Siracusa nel suo rapporto al Prefetto della provincia in data 1° ottobre 1868 attribuisce al territorio della provincia una produzione di 566 mila ettolitri di vino, di cui 206 mila ettolitri al territorio di Vittoria. È, come si vede, una bella produzione, anche valutando che il consumo locale ne prenda molto. La Camera di Commercio di Siracusa computa che la provincia tutta consumi 236 mila ettolitri, e ve ne rimangono esportabili 373 mila ettolitri di cui 491 mila ettolitri per Vittoria. Andato a Scoglietti potei vedere come le cose procedono anche oggi.

Scoglietti è una spiaggia malsana, e senza un'articolazione che all'occorrenza possa offrire un rifugio qualunque; la borgata si compone d'un numero limitatissimo di case abitate soltanto in occasione della caricazione. Vi sono alcuni magazzini entro cui si vedono delle botti di tutte le forme e di tutte le capacità, vuote ed ammonticchiate in confusione. I bastimenti che si recano a Scoglietti, sono di pochissima importanza e generalmente vele latine e genovesi che caricano il vino per dettagliarlo nella Liguria ed a Genova, i più dei bastimenti portano loro stessi il bottame.

Il vino non è a Scoglietti, ma lo si trasporta volta per volta da Vittoria, che è a qualche chilometro di distanza 40, circa; il trasporto lo si fa comunemente con carri che portano 8 o 10 barili per volta. Le botti, se le ha il bastimento, le getta in mare da dove questo si trova all'ancora; esse vengono rimorchiate alla spiaggia dove si lavano con acqua di mare e poi si riempiono col vino, trasportato nel modo che ho detto, col carro infuocato e dopo tutto quel movimento e con quella polvere che si può più comprendere che dire. Piene

che sieno le botti, le si cacciano in mare, e le si rimorchiano a bordo come si può. Qualche volta si è costretti a lasciar il vino sulla spiaggia perchè il tempo si è fatto minaccioso, ed è bisognato partire in fretta per non diradare ed essere travolti nella spiaggia: qualche altra volta le botti le si lasciano andare in balia del mare e si corre a bordo, perchè il tempo minaccia, e bisogna prontamente abbandonare l'ancoraggio.

Di tutte le cure pel tipo del vino, per l'abbonimento delle botti e di tutte quelle altre cose infinite delle quali a Marsala e dovunque e per i vini comuni e per i fini si preoccupano tanto i vinicultori stranieri, non si ha pensiero alcuno a Scoglietti e Vittoria: si vende come si vende, il vino è come è. Lo si mischia di prima mano e di seconda, e non si bada ad altro che a vendere una volta, e peggio per chi ha comprato e compra. Se questa è industria di vino, e se chi voglia esportare vino possa fidarsi di avere un vino che non potrà vendere con un campione come tipo unico della partita che ha imbarcato, e venderlo nei paesi che ricevono vini dalla Spagna e dalla Francia e dall'Inghilterra e dalla stessa Marsala, lascio che lo si consideri.

È così che facciamo i nostri affari in Italia!

Mi fu assicurato a Scoglietti che quando si tratti di vino per l'esportazione all'estero, invece che per dettagliarsi, allora vi si mette molta cura. Ma io credo che queste sono artificiose parole, perchè non mi riuscì scoprire nessuna fabbrica di botti da trasporto ne potei vedere una cantina dove tutto quanto si esige per l'abbonimento delle botti potesse farsi, e poi il trasporto in carri su quelle strade ed il modo d'imbarco alla spiaggia e del rimorchio per acqua saranno sempre inconvenienti tali, che se non si muta la spiaggia in un porto, o non si tirano i bastimenti a terra, non ci si potrà pensare seriamente, perchè le botti rimaste in mare qualche tempo quando poi le sono stivate in un bastimento che debba navigare in climi tropicali ed equatoriali, si corre pericolo che esse si sfascino ed il vino si disperda nella stiva.

E poi tutte queste operazioni di intermediari che caricano alla spiaggia a piccole quantità, ... insomma non c'è modo di orientarvisi, ed è così tutto primitivo e così malfatto, che non so come da tanti anni che questo commercio è iniziato ed attivo, quei proprietari delle provincie non abbiano pensato a rimediare ai tanti inconvenienti.

A me pare che, così come si fa, questo commercio non possa offrire probabilità di sviluppo, e che la prima cosa a cui bisogna pensare si è quella di far convergere i prodotti della campagna nei porti dove l'industria dei generi può stabilirsi su vasta scala, da cui si diffonderà sui mercati di consumo a grandi quantità; il tempo delle piccole industrie è quello dell'infanzia, i ragazzi non possono far nulla: bisogna produrre molto e cercare il guadagno dalle grandi quantità, ma per questo bisogna aprirsi delle vie dirette coi mercati di

consumo e cessare di far vivere miseramente uno sciame d'intermediari che vivono a stento anche loro e mantengono l'industria in fasce. Bisogna avere le comunicazioni coi porti; e Siracusa deve poter ricevere in ferrovia le produzioni della sua provincia non solo, ma di altre, essendo un porto della maggior importanza. Se non si farà questo, non si farà nulla. Oggi il materiale navale deve essere di grande portata anche perchè i noli sono ribassati, ed alle spiagge non possono caricare i grossi legni. La questione è tutta in questo: avere i porti senza strade è come avere le strade senza porto: nell'un caso e nell'altro, è come non aver nulla!

Sulle coste di Sicilia, dopo Marsala, i punti più importanti, rispettivamente alla produzione del vino, sono Scoglietti-Vittoria nella provincia di Siracusa, e Riposto in quella di Catania. Riposto è anch'esso una spiaggia, ma incomparabilmente migliore di Scoglietti. Il paese stesso è importante in sè, e l'industria è in progresso notevole. Vi si incontrano molti uomini di senno. Disgraziatamente anche qui le cose non sono stabilite in modo soddisfacente; il prodotto del paese non ha nessuna riputazione non solo, ma l'ha pessima. A Riposto si palleggiano dagli uni agli altri le accuse; quello che è certo si è che vi si produce molto vino, ma la parte industriale dei trasporti è anche qui bambina, e se non sarebbe difficile stabilire buone relazioni con Case del luogo, capaci d'intendere i loro affari, è però un fatto che oggi una vera industria non c'è. Sono tanti industriali proprietari, ognuno dei quali fa il suo vino, e di cui si occupano anche moltissimo; ma a me paiono sviati tutti; bisogna creare l'industria, e concentrare l'imbarco in porti; Messina ed Augusta devono imbarcare i vini di Riposto.

Quello che ad ogni modo è certo si è che da Riposto si esportano quantità considerevoli di vino come appare dallo specchio seguente:

Vino esportato da Riposto:

	1865	ettoltri	25	mila
	1866	»	42	»
	1867	»	40	»
	1868	»	35	»
	1869	»	31	»
6 mesi del	1870	»	12	»

Questa esportazione è, come si vede, considerevole, e quando l'industria e l'apprezzamento del quanto importi tener alla riputazione del mercato, fossero veramente intesi dai produttori ed industriali della Sicilia, si potrebbe sperare che ben presto l'esportazione del vino comune assumerebbe una proporzione degna. Ma io temo che la mania di voler essere tutti vinicultori manterrà l'industria nell'infanzia.

Dopo Riposto, per importanza come mercato produttore di vino, credo che venga Milazzo. Ma tutto quello che ho detto quanto all'industria degli altri

paesi si adatta anche a Milazzo il cui porto comincia ad essere discreto e vi si potrebbero fare delle cariche importanti.

Oggi il mercato di tutto il mondo ci è aperto. La Sicilia è la sola parte d'Italia che esporti nei paesi di gusto inglese del vino. Le statistiche inglesi ed americane lo provano. Il Bosforo di Suez ci ha avvicinato del 62 p. 0/0 a tutti i mercati delle Indie, dove l'Inghilterra esporta per somme considerevoli dei vini che raccoglie in tutta Europa. La Sicilia ha una buona viticoltura, ma dalle Case straniere di Marsala, a cui debbonsi aggiungere quella del Florio e quella del Duca d'Aumale, in fuori, nessuna Casa è in condizione di attivare un'esportazione di vino, che si possa vendere con sicurezza sui campioni mandati nell'anno. Ora, quando il guadagno c'è, e la merce abbonda, il prepararla non dovrebbe essere impossibile.

Io sono sicuro, che, occupandosene seriamente, provvedendosi in Spagna un personale speciale, e consacrando i capitali occorrenti, si possa trattare i vini comuni di Sicilia da esportarsi al 2° anno.

Ecco intanto le cifre dell'esportazione dei vini che l'Inghilterra manda nelle Indie ed altri paesi dell'estremo Oriente, quali risultano dal *Board of Trade*.

Vino esportato nelle Indie Orientali dall'Inghilterra:

1860 galloni	464 mila,	valore	445 mila sterline.
1861 »	350 »	»	340 »
1862 »	308 »	»	290 »
1863 »	359 »	»	339 »
1864 »	470 »	»	429 »
1865 »	446 »	»	402 »

Vino esportato dall'Inghilterra in Oriente:

1869 a Bombay	per sterline	32 mila.
a Madras	»	46 »
al Bengala	»	55 »
a Singapore	»	7 »
a Ceylan	»	14 »
a Hong-Kong	»	11 »
in Australia	»	98 »
in China	»	17 »
al Giappone	»	6 »

Nell'anno 1869 la totalità dell'esportazione di vino dall'Inghilterra somma a sterline 616 mila, ovvero ad oltre 15 milioni di lire nostre.

Fra i generi che, dopo quelli indicati, debbono tenersi in conto principale per l'esportazione, contiamo oggi il riso, che dal principio della guerra civile degli Stati Uniti ad oggi, ha preso importanza inaspettata nelle nostre esportazioni. Noi ne esportiamo già oggi per oltre 37 milioni all'anno, ed in molti paesi.

La storia dell'esportazione di questo cereale prova come con qualche cura si giunge anche da noi a penetrare nei mercati esteri. Prima della guerra civile il riso americano lo si trovava su tutti i mercati del mondo, ed il nostro non andava fuori d'Italia. I ten-

tativi fatti più volte non avevano dato verun buon risultato; venuta a cessare l'esportazione dalle Caroline, i nostri industriali, studiando il modo di diffondere questo cereale, s'accorsero che bisognava portarlo sul mercato come glielo portavano dagli Stati Uniti, e da quel momento stabiliti i mezzi industriali, peraltro molto modesti, per condizionarlo a seconda del gusto più generale, siamo andati diffondendolo in tutti i mercati con cui abbiamo relazione. Ora, il mercato Indo-Chinese è produttivo di questo cereale non solo, ma ne esporta quantità considerevoli in Inghilterra e per più di 2 milioni di sterline; ma noi potremo allargare il nostro mercato e nell'Egitto e nel Mar Rosso, e qualche volta oltre di esso perchè questi paesi lo ricevano oggi riesportato dall'Inghilterra come si vede dal *Trade and Navigation*.

Le frutta d'ogni specie che noi esportiamo oggi, e quelle che potremo esportare maggiori, se ci occuperemo di questo ramo con cura e delicatezza, troveranno sui mercati orientali dello smercio. Noi esportiamo oggi per 48 milioni in tutto, fra frutta fresche e secche; ma la Spagna esporta in Inghilterra soltanto per 25 milioni! Quello che noi possiamo fare coi frutti freschi, combinando le spedizioni nostre col ghiaccio in Oriente, è considerevolissimo, ma bisogna occuparsene con molta cura.

Dalle cifre statistiche del *Board of Trade*, si vede che in media da qualche anno, l'esportazione dall'Inghilterra alle Indie passa sempre le 300 mila sterline; vero è che sono frutta secche e noi oggi non produciamo ancora in modo da smerciare sui mercati inglesi in quantità considerevoli, ma abbiamo, a portata nostra, meglio che l'Inghilterra, e le Isole Jonie e Smirne e la Grecia. Del resto, la Sicilia per i mandorli, la Pantelleria ed il gruppo delle Lipari e le Calabrie possono, se vogliono, occuparsi di questa industria ed aprirsi il passo ai mercati orientali. Quanto poi ai frutti freschi, le Calabrie, se vogliono, possono preparare delle frutta d'ogni specie, e con qualche cura particolare queste possono essere trasportate in Alessandria, a Suez, in Aden ed a Bombay: ed essere spedite colla ferrovia a Calcutta, a Madras. Dalla Sicilia si mandano e si mandavano da molto tempo gli aranci ed i limoni a Pietroburgo, come a Nuova-York, con bastimenti a vela, e si potranno benissimo dunque mandare da Reggio e questi e le pesche ed altro in Suez, Aden, Bombay con i vapori, che ci metteranno molto minor tempo.

Così, come esporteremo le frutta potremo esportare i nostri formaggi di grana. Io ne ho portato in Australia, e l'ho venduto bene tanto da non dirsi neppure.

Il Beccari nella sua opera sul commercio cinese scrive, a questo proposito, nella lettera al Cerruti: « I formaggi ed i butirri, pure, potrebbero offerire un'esportazione lucrosissima, sfruttata adesso dall'Inghilterra e dall'Olanda. I primi non hanno d'uopo che

di essere diligentemente ricoperti da una carta metallica, ed i secondi di essere salati e quindi riposti in caratelli doppi, avendo nello spazio intermedio e per ogni verso uno strato di salnitro grezzo. Di tal guisa il burro può lungamente conservarsi e reggere al clima più caldo. »

Così i nostri lardi, prosciutti e salami, tanto di Liguria come del Bolognese, e delle Calabrie, possono trovare un grande smercio ne' mercati orientali.

Le cifre delle statistiche inglesi lo provano. Il Bengala soltanto riceve dall'Inghilterra per oltre 50 mila sterline di lardi.

Gli Stati Uniti esportano in Inghilterra per oltre un milione di sterlini in soli prosciutti. Noi abbiamo in Italia i mezzi di stabilire questa industria e di farla attivamente, e non vedo perchè non la faremo per taluni mercati dell'Oriente.

Genere di qualche importanza non può non essere l'olio d'oliva, per quanto l'olio di cocco possa nell'estremo Oriente surrogarlo in molti e molti usi. Ma l'olio fino per gli Europei troverà sempre uno smercio, e difatti vediamo che l'Inghilterra ne spedisce in Australia per 31 mila lire sterline.

Ho detto in principio della tornata un poco troppo fuggevolmente dell'importanza che i marmi lavorati possono e debbono avere per la nostra esportazione nelle regioni inglesi. Mi pare conveniente di mettere questo genere in maggior evidenza insieme alle ardesie ed alle pietre da selciato e da intaglio come quella di Siracusa. In questa categoria noi esportiamo già assai più di quanto venga poi registrato nelle Statistiche ufficiali. Un lavoro importante sull'industria dei marmi apuani è stato pubblicato in questi ultimi giorni dal professore Magenta, dal quale si vede quanta sia l'importanza di questa industria che mette in esportazione ben 100 mila tonnellate di marmo. E nei mercati dell'estremo Oriente non è nuovo questo nostro marmo d'Italia. Il Beccari G. B. nella sua operetta sul

commercio cinese e specialmente nella lettera surricordata al nostro Collega Marcello Cerruti, allora segretario generale degli Esteri, dice precisamente: «... È » troppo naturale che nelle caldissime località inter- » tropicali, ove esistono città abitate dagli Europei, » si risenta il bisogno di lastricare con marmette » l'interno delle Case, molte infatti ne ho vedute a » Madrid, Calcutta, Singapore, non che a Hong-Kong » e Shanghai, ove nella maggior parte dei casi prove- » nivano in origine da Carrara, ma giunti quivi di » seconda e terza mano dalla via dell'America. »

E giacchè ho in mano l'opera del Beccari mi permetta il Senato che io legga i brani che seguono dopo quello che ho letto, egli dice:

« Un'altra manifattura, tutta nostra, si smercia nell'estremo Oriente a prezzi vantaggiosissimi, e questa » è la pasta di grano, come maccheroni, vermicelli, » piccole paste, ecc.

» Attualmente non vi è colà uno scalo, per quanto » meschino, ove non trovisi detto articolo, ma se si » stabilisce qualche indagine, si giunge a conoscere » come i negozianti di Marsiglia vengano in Italia a » comprare detto genere all'ingrosso, quindi ne fanno » tanti piccoli pacchi di forse una libbra l'uno, gli » chiudono in scatolette di latta, ermeticamente chiuse » e queste smerciano, per esempio, a Shanghai, per » circa un dollaro l'una.

» Così pure gli olii fini d'oliva e gli aceti, vi giun- » gono tutti per la via di Marsiglia, a prezzi favolosi

A pag. 31 il Beccari dice ancora:

« Immenso è il consumo che si fa dello zolfo in » China, atteso l'uso estesissimo di fare i fuochi di » artificio per le minime circostanze. »

Prima di chiudere il libro del Beccari permettete che io legga lo specchio delle navi mercantili entrate e sortite dai porti della China classate per la loro nazionalità come è inserito a pag. 98.

Navi Mercantili entrate e sortite dai porti della China classate per la loro Nazionalità.

NAZIONI	ENTRATE		SORTITE		TOTALE	
	Numero delle Navi	Tonnellaggi	Numero delle Navi	Tonnellaggio	Numero delle Navi	Tonnellaggio
Inglese	3.939	1.418.815	3.986	1.413.400	7.925	2.862.234
Americana	2.457	1.295.737	2.579	1.313.653	5.036	2.609.390
Amburghese	702	188.219	707	191.886	1.409	380.135
Olandese	94	28.470	103	31.001	197	59.471
Danese	384	82.172	383	86.630	767	164.802
Prussiana	93	22.416	94	23.727	187	46.143
Francese	122	41.564	125	51.535	247	93.099
Brema	146	41.807	146	41.517	292	83.324
Russa	10	4.438	11	4.760	21	9.198
Svezia e Norvegia	70	18.952	70	19.243	140	38.195
Hannover	77	14.863	80	15.163	157	30.026
Lubecca	12	3.726	12	3.726	24	7.452
Mecklemburg	26	4.939	27	5.579	53	10.518
Oldenburg	38	11.115	41	11.857	79	22.972
Belga	11	2.760	11	2.760	22	5.520
Spagnola	34	9.978	35	10.381	69	20.359
Austriaca	17	6.684	16	6.242	33	12.926
Siamese	80	34.850	76	33.545	156	68.395
Italiana	1	419	1	419	2	839
Portoghese	41	903	43	1.029	24	1.932
Peruviana	4	3.493	4	3.493	8	6.986
Nuova Granata			1	466	1	466
Giapponese	1	378	1	378	2	756
Haiwai	1	456	1	456	2	912
Chinese	513	32.144	508	32.414	1.021	64.588
Altre diverse	46	16.433	56	18.434	102	34.867
TOTALE	8.889	3.315.761	9.087	3.319.724	17.943	6.635.505

Fra le produzioni industriali italiane tiene un posto importantissimo quella delle conterie di Venezia. Le Statistiche ufficiali del movimento commerciale dall'Inghilterra ne segnano per somme considerevoli. Somme che non si riscontrano nella Statistica ufficiale del commercio nostro il quale assegna all'esportazione di tutta la categoria XIX che comprende le conterie, come i vasellami, vetri e cristalli, le cifre seguenti:

	<i>Esportazione</i>	
	1870	1869
Vetri e smalti tagliati a foggia di becilli o di pietre false in granelli ed in pezzi di cristallo forati per lamine	5,970	420,296
Totale di tutta la categoria	1,055,383	1,386,082
Ecco ora le cifre ufficiali del <i>Trade and Navigation</i> 1869, a pag. 269:		

Esportazione delle Conterie Venete.

Conterie.	QUANTITÀ					VALORI Lire Sterline				
	1865	1866	1867	1868	1869	1865	1866	1867	1868	1869
libbre	2,939,594	2,542,268	3,750,562	3,020,785	1,870,679	149,680	127,112	187,528	165,038	93,534

Non è molto che visitando taluni laboratorii di corallo di Torre Annunziata, ebbi la fortuna di vedere siccome l'esportazione del corallo dall'Italia sia assai maggiore di quella che si legge nelle nostre statistiche commerciali le quali la portano pel 1869 ad 1,897,800 quello montato in oro e quello greggio non montato a L. 150,325, e pel 1870 quello montato in oro a L. 2,692,200 e quello greggio a L. 229,705.

Gli industriali a cui io chiedeva informazioni sulla loro produzione ed esportazione per le Indie, segnatamente pel corallo greggio non montato, vidi che ne ricavano ben altri valori da quelli che ho indicato. Se poi si tien conto che anche Genova ha un'industria in questo genere, e che da molti anni talune Case, fra le più accreditate, lavorano per le Indie dello stesso genere, si comprenderà facilmente che l'esportazione ha ben altro valore da quello indicato dalle statistiche ufficiali.

Adunque anche questo del corallo, è un ramo che deve tenersi in conto per valutare il complesso delle operazioni commerciali che potremo attivare direttamente coi mercati asiatici, senza gli intermedi dell'Inghilterra, della Francia, dell'Olanda e di altri popoli che lavorano direttamente colle case loro di generi nostri.

Un genere che non lascia d'aver la sua importanza per l'esportazione in paesi intertropicali è quello dei cappelli di paglia di Toscana e di talune altre parti di Italia. Quel tanto che esportiamo oggi monta già oltre gli 11 milioni, anche secondo le statistiche delle Dogane, le quali certo non esagerano le cose nostre; le statistiche ufficiali inglesi ne segnano delle partite considerevoli. L'Australia sola, ad esempio, ne riceve dall'Inghilterra per 70 mila sterline.

Altro genere che non lascia di aver la sua importanza per l'esportazione da noi è il canape. Si vede dalle Statistiche inglesi del *Board of Trade* che una quantità considerevole di canape si esporta dall'Italia per l'Inghilterra, da Livorno, da Genova e soprattutto da Venezia che da sola esporta in questo genere per 460 mila sterline l'anno, come nel 1869.

Io non oserei dire che noi esportiamo del canape nelle Indie, ma dico che esporteremo certamente dei cordaggi come molti altri generi navali, colori ed oggetti diversi, vedendo che le sole Indie ricevono dall'Inghilterra pel valore di 300 mila sterline in generi navali.

Ora, quasi a conclusione di questa parte dell'esportazione dall'Italia, leggerò un brano del rapporto del Vignale, nostro Console a Shanghai, il quale dà alcuni suggerimenti circa i nostri tessuti di cotone che potrebbero smerciarsi in China, e sull'utilità che la marina commerciale italiana potrebbe trovare nei traffici di colà.

« Alla richiesta » egli scriveva al Ministero degli Esteri in data 24 dicembre 1865 « che ho veduta formulata — se si potrà far venire dall'Italia delle merci per essere vendute in questi mercati, — non esito a rispondere che

si potrà, ma che prima bisogna che le nostre industrie imparino a produrre molto ed a buon mercato, specialmente nel genere dei tessuti di cotone che si consumano dai Chinesi, e che vengono dall'Inghilterra; allora i benefici potranno essere grandi per gli industriali e commercianti italiani; ma occorre si venga, si vedano, e si studino i varii generi da persone competenti ed istruite, e si facciano eseguire non come si vogliono eseguire, con sistemi antiquati, ma come si vogliono ed esigono da chi li ha da compere. Se no non si farà che poco, per non dir niente, e questi immensi mercati della China atti a consumare facilmente più di dieci volte i prodotti che già vi si importano e che risultano nelle statistiche relative allo scorso anno 1868 che Le inviai col mio Rapporto di questa serie del 29 luglio al num. 2 saranno chiusi alle nostre industrie, se non vi saranno Italiani che vengano a studiarli praticamente. Quindi la grande necessità di associazione d'italiani per le spese di viaggio, e degli studi per lo stabilimento di grandi fabbriche in Italia, e per la retribuzione delle persone che si dovrebbero fissare in questi paesi con forti paghe naturalmente, poichè se i guadagni possono essere immensi, le spese, i bisogni, e le necessità vi sono grandi. »

» In quanto alla marineria mercantile, persisto a consigliare agli armatori italiani di mandare al più presto in questi mari qualche loro bastimento con carico d'Inghilterra per ora, e col progetto di trovar qui merci di ritorno, o meglio, a seconda delle circostanze, per consacrarsi per qualche anno al cabottaggio su queste coste, che già rende grandissimi benefici a quanti vi si consacrano come inglesi, americani, germanici ed olandesi.

» Gradisca, ecc.

» Firmato: L. VIGNALE. »

Ho già indicato il movimento dei porti della China leggendo lo specchio che ne dà il Beccari nella sua opera sul commercio. Parmi importante mostrar la parte che gli Stati Uniti prendono a Shanghai. Dal Bollettino consolare americano 1868, a pag. 915 e 16 risulta che gli Stati Uniti hanno un movimento che sale in taluni trimestri sino a 136 vapori, 6 navi, 3 brick e 7 altre vele minori, in tutto 202 mila tonnellate. Che a tutto questo movimento commerciale abbia da essere assolutamente estranea l'Italia, è veramente doloroso, e quanto a me credo che dobbiamo affrettare col desiderio e coi fatti il giorno in cui la nostra bandiera conterà per qualche cosa anche nel traffico dell'estremo Oriente se non in quello diretto, almeno in quello indiretto.

Certo non arriveremo in breve tempo a prendere una certa importanza nel traffico asiatico. Troppo addietro siamo rimasti in tutto; sì! in tutte disgraziatamente, per poter credere che in poco tempo potremo misurarci colle Potenze marittime dell'Europa e del

l'America. Ma bisogna affrettarsi a cominciare, e molte cose dobbiamo cominciare. Ma purchè cominciamo non sarà male, e qualche passo andremo facendolo anche noi.

L'Inghilterra nel 1800 importava dall'Asia per
Sterline 4,942,241
ed esportava in Asia id. 2,835,003
nel 1854 importazioni in Asia Sterline 26,594,054
esportazioni id. id. 26,277,887

(Dupin, *Rapport à l'Académie des Sciences*, 2 mars 1857).

Nel 1866, a non parlare che delle sole Indie, escluse l'Australia, Hong-Kong, Ceylan, Maurizio, Singapore, Labuan, Aden, il Capo S. Elena ecc.

L'importazione in Inghilterra:

Sterline 67,656,475

di cui sterline 37,219,522 in solo cotone; e l'esportazione dall'Inghilterra:

Sterline 56,156,529.

Come si vede le cose commerciali dell'Inghilterra, hanno camminato passo passo, nulla più, nulla meno; ma andate mo' a vedere cosa hanno saputo fare dei loro porti nel Tamigi, nel Tyne, nella Mersey, e nel Clyde, cioè Londra, Liverpool, Glasgow e New-Castle.

Ho ricordato ieri quell'illustre uomo di Alberto Lamarmora e la sua memoria sul commercio della Sardegna. Egli si lagnava, allora nel 1851, al Senato che le cose procedessero male per la burocrazia, che inceppava il pronto disbrigo delle cose a Cagliari, e per cui i bastimenti stranieri protestavano che non riceverebbero carico, e che non avrebbero mai più fatto ritorno in quelle acque.

In quali condizioni sieno quei stessi porti della Sardegna oggi 20 anni dopo, io l'ho ricordato al Senato a cui il Lamarmora scriveva del 1851, bisogna cominciare, signori Senatori, passo passo faremo anche noi qualche cosa.

Io avrei così posto termine a quello che si può chiamare, abusare della pazienza del Senato in questi due giorni. Mi riservo di rispondere al Ministero, quando crederà di dare una risposta al mio discorso di ieri ed oggi, e riassumo il mio discorso per capi che ho scritto in fretta poco prima della seduta:

1. Se il Governo intende adoprare la sua influenza per ottenere che le tariffe di transito lungo il canale di Suez, sieno ribassate.

2. Se crede di potere efficacemente iniziare delle pratiche coi rimanenti Governi d'Europa pel riscatto del canale di Suez.

3. Se sia venuto il momento di procedere alla occupazione di talune stazioni commerciali nelle acque dell'Indo-China.

4. Se è disposto a presentare al Parlamento un progetto di legge, per l'occupazione e pel regime economico delle stazioni commerciali, il quale ne assicuri il porto franco e la libertà assoluta dei culti.

5. Se crede il Governo di svincolare i porti com-

merciali di Augusta, Siracusa, Trapani, Cotrone, e tutti quelli di cui l'interesse della difesa dello Stato permetta di farlo.

6. Se intende di attivare i lavori di escavazione e di bonificazione dei porti principali d'Italia.

7. Se intende di presentare un progetto di legge per offrire un premio agli armatori che faranno costruire nello stato delle navi a vapore in ferro, della capacità regolamentare di almeno 1000 tonnellate.

8. Se presenterà un progetto di legge per offrire un premio a chi stabilirà delle case commerciali nelle regioni dell'Indo-China, e vi rimarrà a commerciare due anni almeno.

9. Se presenterà un progetto di legge, per offrire un premio, a chi dall'Italia, esporterà nelle regioni dell'Indo-China, 100 tonnellate di merci nazionali o nazionalizzate, nell'intervallo di un anno, dal primo invio all'ultimo, ovvero in una sola volta.

10. Se crede il Governo di stabilire dei Consolati di carriera nei porti principali dell'Indo-China.

11. Se invierà una o più notabilità consolari, note per lavori fatti o pubblicati nel *Bollettino Consolare*, od altrimenti, a studiare le condizioni commerciali dei principali porti dell'Indo-China, con obbligo di pubblicare di mano in mano i rapporti che il Governo riceverà.

13. Se il Governo è disposto a fare eseguire la idrografia del Mar Rosso.

14. Se il Governo è disposto a presentare di urgenza il complesso delle disposizioni di massima, di cui è cenno nei numeri precedenti, ed al principio della prossima sessione.

Ringrazio il Senato dell'estrema bontà che ha messo nell'ascoltarmi; capisco che le cose che ho detto, e che possono parere a me importantissime non abbiano eguale importanza per tutti; mi sono addentrato forse in troppi dettagli, ma non l'ho fatto con l'intendimento di recare molestia ad alcuno, ma solo nella speranza di rendermi utile al paese.

Presidente. L'onorevole De Luca ha la parola.

Senatore De Luca. Non saprei se a quest'ora io recherò disturbo al Senato, dopo il discorso detto e circostanziato dell'onorevole Senatore Bixio.

Poche cose vorrei dire, se il Senato si compiacesse accordarmi alcuni istanti di benevola udienza.

L'egregio interpellante ha parlato distesamente del commercio estero, ha toccato dei porti del Tirreno, di quelli del mare Jonio e dell'Adriatico, ha fatto cenno di Brindisi, e ne ha tenuto parola con quella profondità e con quella scienza, che lo distingue: senonchè sovra altri porti dell'Adriatico ha creduto di dover tacere; però nell'Adriatico ve ne hanno parecchi di non piccola importanza.

Io non posso far menzione di tutti, ma di uno almeno dirò poche parole al Senato, cioè di quello di Ancona, città nella quale da due anni ho l'onore d'esser

Prefetto, e perciò conoscere ne debbo le condizioni, e segnatamente quelle del suo commercio.

Il porto di Ancona, come il Senato ben sa, è situato nel mezzo dell'Adriatico, e, si potrebbe, dire nell'ombelico di quelle coste; esso è uno dei più grandi e spaziosi, e certamente l'area n'è maggiore di quelle di Genova e di Napoli; peraltro le navi di grossa portata non possono avere ancoraggio se non in un terzo circa del porto stesso; gli altri due terzi non sono che ormeggiabili da piccole navi, battelli, o barche peschereccie, e da qualche *schooner* di poche tonnellate. Questi due terzi sono in pochissime parti rocciosi, il rimanente per gran parte è fondo melmoso; e questo avrebbe bisogno di essere scavato per mezzo di cavafanghi, acciocchè l'immenso porto d'Ancona possa accogliere navi di gran portata e in qualunque numero. Non sarebbe dunque opera molto ardua nè molto dispendiosa quella dell'escavazione di quel porto che da più e più anni s'interrisce, ed i naviganti sono costretti non rade volte ad avanzarsi collo scandaglio per non dare in una secca, o per non isprofondarsi nel fango.

Un altro inconveniente presenta il porto d'Ancona, e prego il Signor Ministro di Agricoltura e Commercio a prenderlo in seria considerazione. Quel porto è ben riparato dai venti tanto di Occidente, quanto da quelli di Oriente: però il Nord-Est vi soffia quasi direttamente. Tra i due gran moli che chiudono il porto come due grandi braccia, dalla punta del molo di Occidente a quella di Oriente, passa la distanza di circa 6 chilometri; ma in questi moli non è praticato nè un foro nè un arco, per cui l'ondulazione, quando il vento soffia forte, produce una tale agitazione nell'interno del porto che i naviganti se ne lagnano a buon dritto. Perciò si desidererebbe che qualche arco o foro venisse praticato nelle due braccia da Ponente e da Oriente, affinchè l'agitazione delle onde fosse minore nell'interno del porto, e le onde, mettendosi in comunicazione col mare, non avessero ad essere rimbalzate così violentemente dalla parte dei due moli, tanto più che questi sono costeggiati da gittate di scogli, sicchè le onde esterne non possono agitare le acque nell'interno del porto.

Mi gode l'animo poi di assicurare l'onorevole Senatore Bixio, che uno dei suoi desiderii, riguardo al porto d'Ancona, è quasi un fatto compiuto, quello cioè di condurre i vagoni della ferrovia fino agli scali e fino al luogo del caricamento e dello scaricamento. Già il binario della stazione d'Ancona, che pure dista un chilometro e mezzo, si congiunge ai magazzini generali, opera questa veramente grandiosa ed utilissima; di là poi, quando se ne riconoscesse la necessità, esso potrà giungere fino alla dogana e prolungarsi anche fino all'Arsenale, cioè quasi sino all'altra punta orientale del porto, poichè la banchina vi si presta moltissimo, e la Società delle Ferrovie Meridionali non avrà certamente

difficoltà di sorta a mettervi un binario e fare i suoi affari fino all'altra estremità del molo.

Ma questi vantaggi, che pure sono tali, non bastano, anzi vi è indispensabile qualche cosa di più; poichè un porto, per quanto sia spazioso, per quanto sia di facile accesso, deve aver ciò di cui i naviganti necessitano assolutamente.

In Ancona non c'è arsenale, in Ancona non c'è una officina di raddobbo, non c'è nulla che possa rimediare alle avarie delle navi che percorrono il burrascoso Adriatico; e non è raro il caso che convenga riparare a Trieste, a Fiume o a Pola, e forse, fra non molti anni, sarà necessario spingersi fino a Venezia.

Era stato con legge sanzionato un bacino di carenaggio ad Ancona, e già 400,000 lire si erano spese e gettate nel mare, quando le nostre condizioni economiche non permisero di proseguire quei lavori che pur erano di capitale importanza. Si disse, non esser necessario il bacino di carenaggio, e tal sia; però dei muri, degli scali di alaggio vi sono per metà costruiti, anzi quasi compiuti, e ve ne hanno due propriamente nel vecchio arsenale; ma questi avrebbero bisogno del meccanismo almeno atto a tirare a terra navigli di piccola portata che avessero bisogno di essere riattati. Macchine non ve ne sono: l'arsenale apparteneva al Governo, ma il Papa *pro tempore* lo concesse alla Camera di Commercio di Ancona, mercè una retribuzione annuale, da pagarsi però dopochè si fosse compiuta una quantità di lavori per metterlo in istato da poter ben servire alle esigenze del commercio.

Si è fatto quanto si è potuto dalla città di Ancona; e l'arsenale, indubbiamente una delle opere buone, non è tra i più piccoli de' suoi edifizi. Vi era già un numeroso personale di operai, e le costruzioni romagnole, per la buona qualità del legname, erano generalmente preferite alle altre.

Questo arsenale adunque prosperava, quando unitasi felicemente Ancona all'Italia, fu mestieri farne un baluardo da fronteggiare l'Austria; ed allora la marina militare credè bene di farvi una stazione; all'uopo s'impossessò dell'edificio e vi pose l'arsenale militare, ed i capitali e gli operai furono sviati diversamente. Ma dopo Ancona, venne nel 1866 la Venezia, ed allora si decapitò Ancona: tutto si portò via dall'Arsenale; vi si levarono persino i chiodi, ai quali gli operai attaccavano le loro casacche; tutto fu trasportato a Venezia, e l'arsenale rimase chiuso compiutamente, ed ora solo è ricetto ai ragni che vi tessono le loro tele.

Intanto Ancona ha bisogno di un arsenale: aveva cercato di farsene uno tra la ferrovia e i magazzini generali; ma è senza riparo, senza tettoia, senza macchine. Quest'arsenale non ha potuto andare avanti che per piccolissime costruzioni; e gli operai non trovando come potersi in certo modo guarentire dall'intemperie, l'abbandonarono.

L'arsenale dunque per la città d'Ancona e per il

commercio stesso diventa di prima e di suprema necessità.

Una parte dell'arsenale, oggi chiuso, è reclamata con ragione dal Ministero della Guerra, e questa parte si può benissimo cedere, perchè annessa alla parte più fortificata di Ancona. L'altra parte sarebbe richiesta dal Ministero dell'Interno per farne un bagno penale.

In Ancona però esistono già due bagni penali, quello di sopra, così detto di S. Bartolommeo, che è il più grande e meglio guardato e disposto, l'altro di sotto, poco distante dall'arsenale, che è più piccolo e meno sicuro. Ora, questo si vorrebbe ingrandire a spese dell'arsenale. A parer mio basterebbe, allargare il bagno penale di sopra, e così si risparmierebbero spese di custodia, e si guadagnerebbe anche quanto a sicurezza, atteso che il bagno sarebbe di grave pericolo se scoppiasse una guerra marittima, poichè converrebbe in fretta in fretta levare di là tutti i forzati senza sapere dove potrebbero essere collocati. Il Governo farebbe opera certamente assai più utile, e credo anche meno costosa, ampliando il bagno di S. Bartolommeo che nei giardini ha spazio bastante per costruirvi nuovi locali. Soltanto per manire d'inferriate le aperture dell'arsenale attuale, occorrerà una spesa maggiore di quella che ci vorrebbe per allargare il bagno di S. Bartolommeo; è certo però che si risparmierebbe, come diceva, quanto a guardia e a vigilanza.

E così riacquistando Ancona il suo arsenale, pregherei l'onorevole Ministro della Marina a volerlo fornire di qualche macchina a che vi fosse riattivata l'industria delle costruzioni che era già tanto rinomata in Ancona, e ho piena fiducia che questa industria vi risorgerebbe in breve tempo.

Conchiudo queste mie poche parole richiamando l'attenzione del Ministero e del Senato sulle condizioni economiche della città d'Ancona.

Ancona ha pochissimo territorio, e questo non è atto alla grande coltura, ma soltanto ad una coltura, dirò così, da giardino: non ha industria, non ha arti, e direi quasi non ha mestieri. Questi non potevano sorgervi, perchè fino a due anni sono il privilegio del porto-

franco di cui godeva vi ha assiderato ogni industria ed ogni arte. Se si fosse voluto, mi si permetta citar quest'esempio, esportare un paio di stivali da Ancona, bisognava pagare un dazio, come se provenissero dall'Inghilterra, da Amsterdam, dalla Francia, o da qualunque altra parte del mondo; perciò le sono mancati anche quei vantaggi di cui le altre capitali di provincia godono continuamente: e così, i paesani del contado vanno alla capitale della provincia a fornirsi degli oggetti manifatturati, perchè ve li trovano un po' più eleganti e talvolta forse anche a miglior mercato.

Ancona, o Signori, mi duole il dirlo, ha tutto perduto!

Un tempo aveva una forte guarnigione militare poi ebbe le stazioni marittime, l'ammiraglio, l'arsenale. Ancona sembrava favorita dagli uomini e dalla natura, ora, ripeto, tutto ha perduto!

Si trova aggravata di debiti, fatti in momenti in cui sperava che le sue risorse avrebbero potuto darle i mezzi di pareggiarli, ma ben presto ebbero fine. Ed intanto? Intanto bisogna fare qualche cosa perchè l'industria ed il commercio risorgano in quella città.

Conchiudo infine raccomandando all'onorevole signor Ministro le cose di cui ho fatto cenno, cose, che sebbene paiano semplici e parve, produrranno tuttavia grandissimi effetti ed ottimi risultamenti.

Presidente. Se il Senato lo consente, l'ora essendo tarda, si rimanderà a domani la continuazione di questa discussione. Parini però che il signor Ministro della Marina voglia prendere la parola.

Ministro della Marina. Io aveva intenzione di rispondere all'onorevole Senatore Bixio, ma mi riservo di farlo domani.

Presidente. La discussione adunque sarà rimandata alla seduta di domani e l'ordine del giorno sarà: continuazione delle interpellanze dei Senatori Bixio e quindi quelle del Senatore Amari, e discussione dei progetti di legge che sono all'ordine del giorno.

La seduta è levata (ore 6 1/4).