

TORNATA DEL 1° APRILE 1871

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE VIGIANI.

Sommario. — *Seguito della discussione del progetto di legge per disposizioni relative alla riforma degli ufficiali e degli assimilati militari.* — *Nuova redazione dell'art. 4 stato rinviato all'Ufficio Centrale.* — *Approvazione di questo articolo, e del 5 e 6 emendati dall'Ufficio Centrale.* — *Approvazione dell'articolo 7 ed ultimo proposto dall'Ufficio Centrale.* — *Seguito della discussione sull'interpellanza del Senatore Bizio.* — *Dichiarazione e schiarimenti dei Ministri della Marina, e d'Agricoltura Industria e Commercio.* — *Risposta del Senatore Bizio.* — *Rettificazione del Ministro della Marina.* — *Nuove dichiarazioni del Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio.* — *Avvertenze ed istanze del Senatore Menabrea cui risponde il Ministro degli Affari Esteri.* — *Raccomandazione del Senatore Bizio.*

La seduta è aperta alle ore 2 3/4.

Sono presenti il Presidente del Consiglio e i Ministri degli Esteri, della Guerra, della Marina, d'Agricoltura, Industria e Commercio, e più tardi interviene anche il Ministro di Grazia e Giustizia.

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

Presidente. L'ordine del giorno porta non solo il seguito delle interpellanze dell'onor. Senatore Bizio, ma il seguito altresì della discussione del progetto di legge per disposizioni relative alla riforma degli Ufficiali, e degli assimilati militari rimasto sospeso e del quale non rimangono a discutersi che pochi articoli.

Se non vi sono opposizioni, propongo che si cominci dalla discussione di questo progetto di legge, che presto sarà condotta a termine, per ripigliare poi la continuazione delle interpellanze dell'onorevole Senatore Bizio.

Ricorda il Senato che la discussione era giunta sino all'art. 4: quest'articolo è stato rinviato per deliberazione del Senato, ed accettazione dell'Ufficio Centrale, allo stesso Ufficio per essere riesaminato ed affinché venisse proposta un'altra redazione con qualche modificazione.

Invito il Relatore dell'Ufficio Centrale a voler rendere conto delle deliberazioni prese in proposito.

Senatore **Caccia.** Riunitosi l'Ufficio Centrale, e tenuto conto delle osservazioni che furono fatte dall'onorevole Amari e da altri Senatori, ha nuovamente redatto l'art. 4, che è stato comunicato al signor Ministro della Guerra ed ha riportato il suo assentimento.

Essendo la nuova redazione dell'articolo stata depositata al banco della Presidenza, prego l'onorevole signor Presidente di darne lettura.

Presidente. Si dà lettura della nuova redazione presentata dall'Ufficio Centrale.

Senatore *Segretario Chiesi* legge:

« Art. 4. Agli individui collocati in riforma, in forza degli articoli precedenti verrà concesso il seguente trattamento:

- a) A quelli che hanno servito per un tempo minore di anni otto, una gratificazione uguale ad un anno di paga per il loro grado in servizio effettivo;
- b) A coloro che contano otto o più anni di servizio o che entrarono in servizio dopo compiuta l'età di 30 anni, una pensione vitalizia pari a tante quote del *minimum* della pensione di ritiro del grado rispettivo quanti sono gli anni di servizio prestati o gli anni che s'interpongono tra il 30° anno della loro età e quello in cui ottengano il loro collocamento in riforma.

La scelta tra l'uno o l'altro modo di determinare la pensione vitalizia è lasciata al militare, od assimilato di grado collocato in riforma. Però la pensione vitalizia non potrà mai eccedere il *minimum* di quella di ritiro del proprio grado.

Alla pensione di riforma di cui al capoverso b sarà aggiunta la quota corrispondente al numero delle campagne di guerra fatte, computandole ai termini delle leggi 27 giugno 1850, 19 luglio 1857 e 7 febbraio 1865.

La pensione vitalizia accordata ai termini degli articoli precitati sarà reversibile soltanto a quelle vedove ed a quegli orfani che con la legge ordinaria vigente vi avrebbero avuto diritto. »

Presidente. È aperta la discussione sopra l'articolo 4 di cui si è data lettura.

Interrogo l'onor. **Ministro della Guerra** se accetta la nuova redazione.

Ministro della Guerra. L'accetto.

Presidente. Nessuno domandando la parola, pongo ai voti l'articolo.

Chi lo approva, abbia la bontà di sorgere.

(Approvato.)

L'art. 5, è così concepito:

« Non potranno esser invocate per gli effetti della presente legge come cause d'inabilità al servizio quelle, che, ai termini della legge 25 maggio 1852 sullo stato degli ufficiali, danno luogo alla perdita del grado od alla revocazione dall'impiego. »

(Approvato.)

Senatore Caccia. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Caccia. Nell'occasione che l'Ufficio Centrale si è radunato per discutere la forma dell'articolo 4, ha creduto pure venire ad una riforma dell'articolo 6. La proposta di questa riforma è stata comunicata alla Presidenza, non che all'onorevole **Ministro della Guerra** il quale si è associato all'Ufficio Centrale per approvarla. Può quindi, se crede, l'onorevolissimo nostro **Presidente** dar lettura del nuovo articolo proposto.

Presidente. Si darà lettura del nuovo articolo dell'Ufficio Centrale concordato col **Ministro della Guerra**.

Il **Senatore Segretario Chiesi**, legge:

« Art. 6. Gli ufficiali collocati in aspettativa per scioglimento o riduzione di corpo, soppressione dell'impiego, ritorno da prigionia di guerra, od infermità incontrate per ragioni di servizio non potranno essere tenuti in tale posizione oltre due anni dalla data del decreto di collocamento in aspettativa.

» Il medesimo vale tanto per gli ufficiali collocati in aspettativa per infermità temporanee non provenienti dal servizio, o per motivi di famiglia, quanto per gli ufficiali cui è cessata la sospensione dall'impiego correndo i due anni per i primi dopo il periodo menzionato nell'art. 19 della legge 25 maggio 1852, N. 1376, e per i secondi dalla data del Decreto Reale accennato nell'art. 18 della stessa legge. Spirati i due anni i suddetti ufficiali in aspettativa, e salve le disposizioni dell'art. 21 di detta legge, debbono essere richiamati in servizio effettivo, ed in luogo di essi passeranno in aspettativa altri ufficiali del rispettivo grado ed arma colle norme dettate dalla legge 25 maggio 1852.

» Però nessun ufficiale, meno che si trattasse di infermità provenienti o no dal servizio, potrà venire collocato per propria domanda in aspettativa, se, essendo stato altra volta in tale posizione, non sieno scorsi almeno due anni dal suo ultimo richiamo in servizio effettivo.

» Nessuno ufficiale potrà essere ricollocato, di autorità in aspettativa se il turno, il quale incomincia dai meno anziani, non sia esaurito.

» Sono esclusi da tale turno in ogni grado ed arma, gli ufficiali che per ordine di anzianità costituiscono la prima quarta parte del proprio grado.

» Quelli che essendo in aspettativa acquistassero le condizioni accennate nel capoverso precedente, prima che i due anni sieno compiuti, dovranno essere richiamati in servizio effettivo. »

Presidente. È aperta la discussione sopra quest'articolo.

Non domandandosi la parola, lo pongo ai voti.

Chi lo approva, sorga.

(Approvato.)

Senatore Caccia. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Caccia. L'Ufficio Centrale ha pur creduto necessario provvedere ad una classe di bassi-ufficiali chiamati Guardarmi, dei quali la disposizione precedente letteralmente tace. Quindi ha proposto un articolo 7, d'accordo col **Ministro della Guerra**, il quale estende a costoro le disposizioni degli articoli 1, 2, e 4, della presente legge.

Presidente. L'articolo addizionale proposto d'accordo fra l'Ufficio Centrale ed il **Ministro**, è del tenore seguente:

« Le disposizioni degli articoli 1, 2, e 4 della presente legge sono applicabili anche ai Guardarmi. »

È aperta la discussione sopra questo articolo.

Se nessuno domanda la parola, lo pongo ai voti.

Chi lo approva, sorga.

(Approvato.)

Si procederà più tardi alla votazione per squittinio segreto.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELL'INTERPELLANZA DEL SENATORE BIXIO.

Intanto si riprenderà la discussione sull'interpellanza dell'onorevole **Bixio**.

La parola spetta all'onor. **Ministro della Marina**.

Ministro della Marina. Signori Senatori.

Il discorso pronunziato dall'onorevole **Senatore Bixio** in questa occasione di una interpellanza ai diversi **Ministri** sulla questione marittima commerciale è stato ascoltato con grande attenzione ed interesse, sia per l'importanza dell'argomento, che in particolar modo riguarda il commercio nostro con l'Oriente dopo la stupenda opera dell'apertura dell'Istmo di Suez, sia perchè l'onorevole interpellante vi portava la testimonianza di cose da lui stesso vedute nella sua lunga carriera e nei suoi molti viaggi. Questo discorso, riferendosi in certe parti alla marina militare eziandio, mi obbliga ad alcune risposte e ad esporre alcune speciali considerazioni; mentre per ciò che riflette il commercio ed i lavori dei porti lascerò la parola al-

l'onorevole mio Collega il Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio, non senza aver prima toccato alquanto della marina mercantile, parte essa pure delle attribuzioni del dicastero che ho l'onore di reggere.

Le prime osservazioni dell'onorevole Bixio sulla marina mercantile si aggirarono intorno al numero delle nostre navi, al loro tonnellaggio, alla loro condizione, alle loro proporzioni e si fermarono specialmente sopra la marina a vapore.

Le notizie ch'egli ha potuto attingere sono quelle stesse che ho attinto io, essendo tratte dai medesimi documenti, forniti dalle statistiche che si preparano al Ministero della Marina; ma quantunque attinte alle stesse fonti, io credo che, prendendone i risultati al vero punto di vista, questi non ci debbano apparire di soverchio sconfortanti. Se prendiamo a considerare il nostro materiale a vela, noi troviamo che per numero e per importanza di tonnellaggio la nostra marina mercantile è senza contrasto la terza fra le marine d'Europa e tende ad accostarsi alla seconda. Questa tendenza ad accrescersi e svolgersi si rende ogni dì più manifesta.

La situazione stabilita al 31 dicembre 1870 dei bastimenti mercantili a vela, comprese le barche da pesca e quelle addette al piccolo traffico costiero, ci dà un totale di 17,904 legni della portata complessiva di 978,647 tonnellate. Intorno a queste cifre giova porre in rilievo che dei 17,904 bastimenti offerti dalla situazione 2500 circa hanno una portata dalle 100 fino alle 1700 tonnellate. Questi dati ci addimostrano come cotesta specie di navigli sia addetta alle navigazioni di grande cabottaggio e di lungo corso.

La situazione del naviglio a vapore non è per vero fino ad ora molto soddisfacente nel suo complesso e presa così in modo assoluto. Ma se la si paragoni con quella degli anni precedenti, essa porge argomento per ritenere che anche in questa categoria del nostro naviglio vi è incremento e progresso, perciocchè al presente abbiamo una ventina di piroscafi che superano ciascuno la portata di 500 tonnellate, mentre nell'ultimo triennio 1867-69 sopra quella portata non ne contavamo, in media, che otto. Il numero dei grossi bastimenti a vapore è scarso finora, molto scarso; ma possiamo sperare che presto verranno a far parte effettiva del naviglio mercantile italiano i piroscafi della Compagnia Italo-Platense; e le nuove linee di navigazione a vapore che si apriranno mercè le sovvenzioni che si ha in animo di proporre al Parlamento, saranno indubitatamente cagione che il nostro naviglio a vapore si accresca.

Intanto se volgiamo uno sguardo al cantiere di Sestri-Ponente, che tiene in Italia il primo posto, con soddisfazione scorgiamo come si vadano colà iniziando le costruzioni dei bastimenti misti, a vela e vapore; e tutto induce a sperare che codesta maniera di costruzioni non tardi a prendere proporzioni più larghe. Il Ministero della Marina, per la parte di attribuzioni

che gli competono, si è prefisso a regola costante di agevolare e favorire l'incremento della Marina mercantile; ond'è che tutte le facilitazioni che si mostrino compatibili col disposto delle leggi, sono in ogni caso volentieri accordate. Qui mi compiaccio di rammentare la circolare che l'onorevole mio predecessore l'ammiraglio Riboty, non appena assunto il portafoglio della Marina, emanava nel gennaio 1868; la quale, fu a mio credere, uno dei primi provvedimenti governativi che abbiano dato efficace impulso allo aumento del naviglio a vapore. In questa circolare si faceva appunto rilevare il vantaggio delle navi miste, vale a dire delle navi provviste, oltre alle vele, di macchine ausiliarie a vapore, con le quali, fra gli altri vantaggi che se ne ottengono, si possono superare gli ostacoli dei monsoni nelle stagioni in cui soffiano contrari, che è anche una tra le difficoltà della navigazione nel mar Rosso. Per me, non cesso di seguire le idee enunciate in quella circolare; ed ogni qualvolta mi si presenta il destro, io mi adopero a tutt'uomo pel conseguimento dell'importante scopo a cui essa era rivolta.

A questo scopo dell'incremento della navigazione a vapore mirano gli studi di una Commissione di cui è membro l'onorevole Bixio, e della quale v'intratterà l'onorevole mio Collega per il commercio.

Dirò ora della questione dei porti, o meglio del porto militare di Napoli e di quello di Taranto, intorno a cui si è già tanto disputato, e che formò soggetto di una parte del discorso dell'on. interpellante. A nessuno sfugge, ai militari come ai non militari, e molto meno a quelli che si occupano della marina dal lato commerciale specialmente, l'importanza somma di concedere al commercio l'intera area del porto di Napoli allontanandone i servizi guerreschi; anzi oggimai quasi più non v'ha chi metta in dubbio la convenienza della intera abolizione dell'arsenale di Napoli, per potere utilizzare quello stabilimento in servizio del commercio, a patto però che sia allestito, per surrogarlo, un altro arsenale nella parte meridionale d'Italia. E questo è l'arsenale di Taranto. Ma la cessione dell'arsenale di Napoli nell'interesse economico della marina non può aver luogo in pochi mesi, nè in uno o due anni. Occorrerà prima dare opera alla costruzione dell'arsenale di Taranto, e di mano in mano che potranno ivi eseguirsi lavori per la marina di guerra, si potrà di altrettanto diminuire quelli che si eseguiscano a Napoli; e così a gradi procedendo, allorchè il nuovo arsenale di Taranto sarà quasi completo, si potrà definitivamente abbandonare Napoli. Insomma la soppressione dell'arsenale di marina di questa città potrà aver luogo nello stesso modo col quale si andrà presto ad avverare la soppressione di quello di Genova. Non bisogna dimenticare che i lavori di Spezia sono cominciati da dieci anni e non ancora vi ha uno impianto sufficiente per provvedere alle svariate esigenze della marina da guerra. Venezia stessa, che col suo arsenale e il suo porto di Malamocco è la sola

stazione militare che abbiamo, ove all'occorrenza si possa mettere al sicuro una flotta in tempo di guerra, non è ancora dotata di un bacino di carenaggio, indispensabile, come ognuno sa, alla riparazione delle navi.

La soppressione immediata dell'arsenale di Napoli recherebbe grave danno alla marina militare, facendo astrazione da tutte le altre considerazioni che possono essere messe avanti nell'interesse particolare della città di Napoli sotto il punto di vista della convenienza o meno di conservare l'arsenale medesimo. Il sopprimere tutto ad un tratto quell'arsenale tornerrebbe di danno alla marina sotto il punto di vista economico, poichè anche i semplici lavori di riparazione che colà si eseguono non potrebbero essere fatti a Spezia per insufficienza di officine, nè a Venezia per mancanza di bacino. La soppressione di un arsenale nell'Italia meridionale, senza sostituirvene un altro, avrebbe il grave danno di distruggere per una buona parte le arti marittime in quelle provincie, distogliendo da esse gli operai che vi sono addetti, e di distruggere le speciali industrie ed il commercio sopra alcune materie prime, che un centro marittimo fa prosperare.

Come Ministro della Marina io desidero certamente che al più presto possa chiudersi l'arsenale di Napoli, ma dopo impiantato l'altro a Taranto, ancorchè in proporzioni modeste. D'altronde le condizioni naturali di Taranto, come fece rilevare l'onorevole Bixio, sono tanto favorevoli allo impianto ed alla difesa di un arsenale, che, spendendovi la metà di quello che finora si è speso alla Spezia, si avrà un arsenale completo ed interamente difeso dalla parte di mare.

Per quanto le esigenze finanziarie ci spingano a grandi economie, nessuno disconoscerà l'importanza che ha per l'Italia una marina da guerra, sia per la difesa nazionale, sia per provvedere in varie guise ai continui bisogni che crea la estensione delle coste, la conformazione geografica e la giacitura del nostro paese e la necessità dei continui rapporti con le nostre isole. È impossibile che a tanti interessi delle popolazioni e a tante esigenze della difesa nazionale si abbia a provvedere efficacemente se ci riduciamo in due soli punti collocati nella parte più continentale dell'Italia. Occorre invece di avere tre grandi stabilimenti e di averli nei tre mari che bagnano le nostre coste.

In seguito, uno dei soggetti che interessa il mio Ministero in questa interpellanza è la questione delle stazioni navali all'estero. Noi teniamo a cuore queste stazioni, perchè sappiamo quanto se ne avvantaggino gli interessi del paese. Noi aumentammo il numero delle cannoniere della stazione che abbiamo al Plata: le istruzioni date alla corvetta, lungi dall'obbligarla a lunghe fermate negli stessi luoghi, sono dettate nel senso che essa debba percorrere le coste del sud dell'America e di passare nel Pacifico. Il Governo ha mandato bastimenti a navigare nei mari delle Indie; ed a tutti è noto il viaggio attorno al globo compiuto dalla *Magenta*,

e nessuno ignora che una corvetta italiana da tre anni si trova in quei mari. Un'altra corvetta è allestita e presto salperà da Venezia per recarsi a surrogare la *Principessa Clotilde*. Mandarne un gran numero ora non si può; nè io devo impegnarmi in promesse di nuove spedizioni di navi in missione all'estero, perchè la questione non va risolta col solo criterio degli interessi del commercio. Il nostro commercio d'altronde (parlo dei mari dell'Indo-Cina) vi è finora molto ristretto, e però non richiede la presenza di un gran numero di navi dello Stato; a misura però che il bisogno se ne presenterà con lo estendersi del nostro commercio, io prendo impegno di aumentare le nostre stazioni; giacchè in un bilancio così ristretto qual è il nostro non si potrebbe fare troppo larga parte a quella specie di servizio senza trascurare l'istruzione militare, la quale non si ottiene altrimenti che col mezzo della squadra tenuta in armamento. Malgrado questa ristrettezza del bilancio, vi è stata preveduta la spesa di uno stazionario nel Mar Rosso; il quale sarà tanto più utile in quei paraggi in quanto che ivi già sin d'ora penetrarono le industrie pescherecce esercitate dai nostri nazionali.

Il soggetto delle stazioni all'estero mi conduce, per naturale associazione di idee, a rispondere all'onorevole interpellante sul proposito dell'idrografia. È vero che dall'Austria venne già pubblicata la rete delle carte dell'Adriatico e precisamente di quella parte dell'Adriatico che all'Austria appartiene. Ma io devo dire che altret da noi avvi in corso di pubblicazione un certo numero di carte con le corrispondenti relazioni, le quali metteranno gl'intelligenti in grado di conoscere i lavori da noi eseguiti. Questi studi che si fanno nell'Adriatico richiamano molta parte della mia attenzione, perchè vedo che essi daranno motivo a coordinare un deposito di carte del quale un paese marittimo come l'Italia non può assolutamente far senza.

I diversi Stati d'Italia prima della loro unione possedevano, quali più, quali meno, stabilimenti abbastanza importanti, che pubblicavano ottime carte, come per esempio l'ufficio topografico di Napoli, l'ufficio di Milano, quello dello Stato maggiore a Torino. Or bene, noi abbiamo adesso un vero bisogno di collegare e coordinare tutti questi mezzi e formare, dirò così, un sistema generale che sorga dallo antico esistente, senza passare per lo stato primordiale come sarebbe d'un paese che non avesse mai eseguito in appositi stabilimenti lavori di questa natura, quando il nostro, al contrario, ne ha dato alla luce, e di pregevoli assai.

Noi che abbiamo buoni cartografi, valenti incisori, potremo in tempo comparativamente breve attuare questa idea di un buon deposito di carte idrografiche, le quali saranno di grande giovamento alla navigazione delle numerose navi del nostro commercio, non più obbligate a provvedersene all'estero, come ora fanno.

Io non voglio ricisamente contraddire l'onorevole Senatore Bixio, in ciò che egli osserva circa le carte

del Mar Rosso. Farò solo osservare che codeste carte sono veramente più estese e più corrette di quello che egli abbia detto: io posso assicurare l'onorevole Bixio che le carte del Mar Rosso non sono più quelle che erano quarant'anni addietro; esse sono state ricorrette fino all'anno 1869: nuove carte si sono pubblicate dal 1857 al 1869, con moltissimi piani e disegni parziali; e, per tacere di altre, accennerò la carta su grande scala dello stretto di Jubal, uno dei punti più importanti nella navigazione del Mar Rosso. Per conseguenza non potrei dire all'onorevole Senatore Bixio, che accetto l'idea di far eseguire l'idrografia del Mar Rosso. L'idrografia di questo mare, tenuto conto della estensione delle sue coste intricate, è di per sé una impresa che costerebbe moltissimo; e basti lo accennare che i primi lavori cominciati dagli Inglesi nel 1830, durarono quattro anni di seguito con l'impiego di varie navi della Compagnia delle Indie. Io credo piuttosto che si debbano coordinare i nostri lavori, e che noi ci studiamo di rilevare principalmente quei punti di approdo che siano più utili per noi.

Questi punti di approdo del Mar Rosso saranno naturalmente indicati dai particolari interessi che per noi si abbiano in qualche località. Il Governo vi ha mandato esploratori, missioni diverse vi furono compite, e dai rapporti che gli sono giunti esso ben vede l'importanza che quelle località possono avere pel nostro commercio. Come l'onorevole Senatore Bixio ha accennato, io stesso fui incaricato dal Ministro Riboty di esaminare le coste del Mar Rosso. Esplorando quei luoghi, e volgendo il pensiero agli antichi traffici che aveva l'Italia con l'estremo Oriente, io mi raffermai nella persuasione della utilità immensa che avrebbe potuto avere l'Italia ripristinando, per la nuova via dischiusa attraverso l'Istmo di Suez, il commercio orientale col ritirare direttamente i prodotti di quelle regioni e scambiarli con le proprie merci. Io mi feci allora a studiare intorno ai mezzi più acconci per raggiungere questo intento, e li additai. Il Governo non indugiò; ed io non esito ad attribuire alla iniziativa del Governo ed all'impegno grande che vi prese, se fu stabilita una linea di vapori coll'India; al quale risultato contribuì (mi piace di qui ricordarlo) lo spirito intraprendente della Compagnia Rubattino. La condotta che ha tenuto finora il Governo, l'interesse che in questo ha dimostrato, possono essere come una garanzia all'onorevole Senatore Bixio che non sarà trascurato veruno di quei ricordi che egli ha dato, quando si reputassero opportuni per attirare all'Italia i vantaggi del vedersi restituita, nella misura dei suoi mezzi e delle sue forze, una parte di quel commercio che una volta quasi esclusivamente le apparteneva.

Altre considerazioni di un ordine più generale, in risposta all'interpellanza, potranno essere meglio sviluppate dal mio onorevole Collega Ministro d'Agricoltura e Commercio.

Con quel che ho detto io spero di avere soddisfatto

in qualche modo ai desideri dell'onorevole Senatore; per ciò che aveva, nel suo discorso, più diretta attinenza al mio dicastero.

Presidente. La parola è all'onorevole Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio.

Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio. Signori Senatori, io ho seguito con cura diligente la lunga orazione del mio amico l'onorevole Bixio; orazione ricca di fatti, di particolari e corredata da molte cifre e da molti documenti.

Ho procurato poi di fare una sintesi di questo discorso e spero di esservi riuscito, giacchè lo scopo finale del discorso del Senatore Bixio parmi si possa formulare con poche parole: Un grandissimo avvenimento si è compiuto in Europa mercè l'apertura del Canale di Suez. Questo fatto produrrà sicuramente una grande rivoluzione nel commercio mondiale, che riprenderà l'antica via del Mar Rosso; questa nuova strada del commercio è oltremodo profittevole all'Italia, la quale per la sua posizione geografica forma precisamente un ponte stabilito quasi allo sbocco del nuovo Canale.

Ora, domandò l'onorevole Bixio, che avete voi operato perchè l'Italia prenda il posto che le compete? Quali sono le vostre intenzioni per l'avvenire? Si è egli fatto per parte del Governo italiano, per parte del Parlamento e del paese, tutto quello che si doveva? Se non erro parmi che sia questo lo scopo cui mira l'interpellanza del Senatore Bixio.

Io spero di dimostrare che se ancora resta molto da compiere, tuttavia molto, nei dieci anni dacchè si è costituito il Governo italiano, è stato fatto; anzi, lo dirò fin d'ora, io credo che se è vero il fondo del quadro dipinto dal Senatore Bixio, però egli ha usato tinte così fosche ed esagerate da fargli perdere in gran parte l'effetto che avrebbe dovuto ottenere.

Certamente l'apertura del Bosforo di Suez, avrà la gran conseguenza di far sì che il commercio abbandoni in gran parte la via del Capo di Buona Speranza e invece prenda la via del Mar Rosso; quindi è naturale che buona parte di questo commercio, quello cioè che è destinato all'Europa centrale, passi per l'Italia, giacchè l'Italia è in condizioni favorevolissime per profittare di questo transito.

Ora, parmi che il nostro paese abbia fatto quanto poteva per cogliere il frutto di questo commercio di transito che è parte importantissima del commercio generale.

Onde il commercio di transito potesse aver luogo in Italia, bisognava anzitutto procurare gli sbocchi verso l'Europa centrale. Che non si è fatto per avere questi sbocchi? Io spero che tra non molto tempo ne avremo ben cinque, perchè uno di questi, si può dire, è costituito dalla ferrovia ligure, la quale va al confine francese verso Ventimiglia, il secondo sbocco è quello del Moncenisio, opera grandiosa che fa riscontro all'apertura del Bosforo di Suez, e tanto l'uno quanto l'altro di questi sbocchi nell'anno corrente saranno

aperti al commercio: il terzo sarebbe quello del Gottardo che io credo di capitale importanza per l'Italia. Ma tanto il precedente Ministero, quanto l'attuale, a questo rispetto, han compiuto il loro dovere. La convenzione stretta a Berna e il corrispondente disegno di legge che vi dà esecuzione sono stati presentati al Parlamento, e trovansi ora sottoposti all'esame della Camera elettiva. Spero che tra non molto il progetto sarà discusso, e confido che prima che si chiuda la sessione attuale anche Voi, Signori Senatori, vorrete accordare il vostro suffragio ad opera così grande ed utile.

Il quarto sbocco, quello del Brennero, già sparge i suoi benefici effetti sull'Italia. Rimane ancora il quinto; quello della Ponteba. Di esso precisamente stanno attualmente occupandosi i Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze. Ove si possa giungere ad una favorevole combinazione, il progetto verrà presentato ai nostri Colleghi, i quali, confido vorranno approvarlo consentendoci di formulare un disegno di legge che forse quest'anno stesso potrà essere presentato alle deliberazioni del Parlamento.

Ora, ben vede il Senato che da parte nostra non è mancata la buona volontà, molte cose essendosi tentate e molte compiute; per molte infine verrà richiesta l'approvazione del Parlamento.

Vi ha di più, o Signori: non basta che una strada sia aperta perchè ivi affluisca il commercio, è d'uopo combinare sapienti congegni; far sì che vi sia coordinamento e concatenazione dei sistemi per cui il commercio trovi il suo tornaconto.

Ora, per iniziativa specialmente di una nobile provincia, della Venezia, ritenete che si è compiuto un grande fatto in Italia.

Si è potuto ordinare il servizio cumulativo del Brennero, e questo servizio cumulativo, la instaurazione del quale fu caldamente appoggiata tanto dal precedente Ministero, quanto dall'attuale, ha recato una vera rivoluzione nel trasporto delle merci per ferrovia.

Tutte le ferrovie, quelle dell'Alta Italia, quelle della Südbahn, le ferrovie Germaniche, Olandesi, Belgiche e Svizzere si sono strette con intimi accordi.

Così una balla di mercanzie giunta dalle Indie a Genova o a Venezia, può con una sola bolletta, col pagamento di una tassa minima e senza che vi sia luogo a trasbordo da vagone a vagone, passare tanti Stati, e per altrettante reti ferroviarie e giungere sino ad Amburgo ed Ostenda.

Noi vediamo di fatto che tale servizio così ordinato apporta già molti benefizi, perocchè l'Adriatico Orientale a Venezia non può molte volte caricare sui suoi bastimenti le merci che giungono, e deve lasciare a terra una parte del carico, appunto perchè il nuovo servizio per la via del Brennero, ordinato in tal guisa, fa sì che questi piroscafi sieno inetti a contenere tutte le mercanzie che affluiscono a Venezia.

Sotto siffatto punto di vista, io credo che nulla

invero sia da rimproverarsi nè al Governo, nè al paese.

Ma vediamo quello che si è fatto, affinchè le comunicazioni del commercio sieno agevolate all'interno. Perchè ciò succeda occorrono molte condizioni. In primo luogo si richiedono le ferrovie; poi i porti, come ha detto l'onor. Bixio. Ma v'hanno altre necessità; si esigono le istituzioni, gli uomini: imperocchè poco importa che vi sia una via, che le merci straniere transitino nel nostro paese; ma bisogna che gli Italiani si facciano essi stessi gl'intraprenditori, i vetturali, i mediatori, perchè se i forestieri vengono a servirsi dei nostri porti e delle nostre ferrovie per il loro comodo, i vantaggi sono ben piccoli per l'Italia, mentre saranno considerevoli per essa, ove i nostri nazionali si facciano intermediarii fra le varie popolazioni.

Ora, rispetto alle ferrovie, per modo d'esempio, che potevano fare di più il Governo e il Parlamento?

Da uno stato che ho qui sott'occhio risulta che al principio del 1860 in Italia non erano aperti all'esercizio che chilometri 2088 di strade ferrate, escluse la rete allora Pontificia e le strade del Veneto; ebbene, al 28 febbraio 1871 noi avevamo 5984 chilometri di ferrovie in attività.

Si potrebbe dire che alla fine del 60 si avevano 2000 chilometri di ferrovie e che se ne possiedono 6000 attualmente; in dieci anni se ne sono quindi costruiti 4000 chilometri, con molto giovamento degli interessi del commercio e della locomozione dei passeggeri.

È inutile che accenni all'importanza di questi lavori; basta averli percorsi per farsene un'idea; le innumerevoli gallerie, i ponti colossali e le altre opere d'arte che ad ogni passo s'incontrano, dimostrano le difficoltà somme che si ebbero a superarle. E in vero in queste strade si sono spese somme ragguardevolissime. Non solo il Governo vi ha erogato ingenti capitali; ma in questo stesso periodo di tempo la Società dell'Alta Italia vi ha speso ben 152 milioni e quella delle ferrovie meridionali vi ha erogato la cospicua somma di 339 milioni. Tutte queste opere grandiose si sono compiute in soli dieci anni colla spesa di quasi mezzo miliardo (191 milioni), impiegato in ferrovie da due sole Società italiane. Noi abbiamo conseguiti di questa guisa grandi risultati, così nel campo politico, come in quello economico.

E di fatto che ingenti sieno state le spese fatte, e gravi i sacrificii risulta dai nostri bilanci.

Nel 1868 le sovvenzioni alle ferrovie rappresentavano 54 milioni, nel 1870 quella somma scende a 48 milioni, perchè non figurano in quella cifra le sovvenzioni per le linee Liguri e Calabro-Sicule dopo l'acquisto fattone dal Governo. Ma oltre di ciò quale è la spesa fatta dal Governo per le ferrovie e quale quella nella quale esso si è impegnato?

La rete Calabro-Sicula per esser compiuta costerà

all'erario non meno di 260 milioni. La ferrovia Ligure importerà non meno di 126 milioni; 42 milioni vengono richiesti per la ferrovia Savona-Torino, e per le relative diramazioni, 20 milioni per la ferrovia Ascianno-Grosseto, cosicchè in fin dei conti si pagano in guarentigie per l'esercizio delle ferrovie 49 milioni e si deve spendere nella costruzione delle varie linee il ragguardevolissimo capitale di 458 milioni.

A me sembra dunque che, dopo aver conseguiti tali risultati ed avuto il coraggio di affrontare siffatte spese, niuno possa ragionevolmente muovere rimprovero al paese e tacciare la sua amministrazione di negligenza nel promuovere gli interessi del commercio e la prosperità nazionale.

Ma la parte intorno alla quale specialmente il mio amico Bixio si aggirò col suo discorso, riguarda i vari porti del Regno.

Egli, li ha descritti sotto un aspetto assai sfavorevole: ripeterò le sue frasi:

« Nei porti italiani, se non vi è la febbre, si trova l'interrimento. »

Io credo che il mio amico Bixio abbia molto esagerato, e se il Senato vuole permetterlo, parmi di poter dimostrare come l'amministrazione dello Stato abbia parimente fatto il dover suo assoggettandosi ad oneri relativamente non meno notevoli di quelli che sono occorsi per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie.

Quando in un paese vi è tutto da fare, è certo, o Signori, che è pur d'uopo attendere che i lavori si vadano ordinando e studiando finchè si possano poi appaltare ed eseguire.

Ma frattanto vediamo quale è lo stato delle cose. Cominciamo da Savona.

Ivi fu testè appaltata la costruzione della Darsena, la cui spesa è preveduta in due milioni di lire. Parlo di Savona perchè è alla testa di una ferrovia la quale andrà a Torino e potrà unirsi al Cenisio.

Il mio amico Bixio ha parlato del porto di Genova e lo ha qualificato una rada, e questa pare a me una qualificazione esagerata. Nel porto di Genova, che tanto l'onorevole Bixio, quanto io ben conosciamo, non si può negare che molti e grandi lavori si sieno fatti. Si è prolungato il Molo nuovo, e mediante ciò si è guarentita la tranquillità e la sicurezza a tutto quello specchio d'acque che prima, in gran parte, aveva bensì nome di porto, ma non era frequentabile dalle navi. Di più attorno al porto si sta ora compiendo una lunga banchina. L'onorevole Bixio disse che questa banchina è troppo stretta, nè ciò può in tutto contrastarsi. Egli mi permetterà tuttavia di accennare alle difficoltà che si sono incontrate e di ricordare le parole dell'Ispettore Parodi che raffigurano assai bene lo stato delle cose: « comprendo anch'io, egli diceva, che queste banchine sono ristrette, ma come si faceva col timore della risacca per parte dei marinai che non vogliono sentir parlare di restringimento del porto; come si fa-

ceva a vincere la repugnanza della città di Genova, a sacrificare anche la minima parte del suolo che in non larga misura possiede? »

Sì, o Signori, anche il modestissimo lavoro delle banchine sovraccennate ebbe a sollevare da parte degli uomini di mare un gran coro di bestemmie e di imprecazioni.

Ma ad ogni modo, se le banchine verso la parte antica del porto sono ristrette, non può dirsi così delle altre attualmente in costruzione, le quali presentano anche il vantaggio di una grande profondità d'acqua. Quelle che si stanno facendo verso il punto centrale del porto hanno la profondità di ben otto metri, e l'onorevole Bixio non ignora come, una volta raggiunta tale profondità verso la Darsena, tutte indistintamente le navi anche di grossa portata, possano aver agio di accostare le banchine e di compiere comodamente le necessarie operazioni. Frattanto il così detto *passonnuovo* permette già ai bastimenti, se non di grossa, almeno di discreta portata di avvicinarsi. Ma, come ripeto, il sistema delle calate non è ancora compiuto: si sono fatti accolti per altri tre milioni a termini della convenzione coll'Alta Italia, e furon date in appalto le calate che procedono dalla Darsena e verso San Pier d'Arena e la Lanterna.

Inoltre non dimenticate che in conseguenza della legge di cessione della Darsena al Municipio di Genova, che voi, o Signori, avete approvata, quel Municipio deve a sua volta ordinare ed allargare tutte le banchine, le quali vanno verso il Mandraccio, e quindi abbiamo un porto che negli ultimi anni fu notevolmente migliorato e più lo sarà negli anni prossimi.

Si sono, o Signori, parimente compiuti alcuni altri lavori di grande vantaggio. Non parlo dello scalo di alaggio; ma dei magazzini generali che ormai non sono più un desiderio per Genova.

È vero che il Governo vi concorre per un milione, oltre la cessione dell'area, ma quella civica Amministrazione da parte sua si è curata d'impiantarli, ed ora questi magazzini sono aperti al commercio.

Ricordo pure qui che il Municipio si è obbligato a trasformare la Darsena in uno stabilimento ad uso del commercio per il raddobbo delle navi; per cui vede il Senato come il Governo, nello spazio di un decennio, abbia per quel porto speso oltre 7 milioni, e come esso sia in uno stato da non poterlo chiamare semplicemente una rada, ma da meritarsi il nome di vero porto commerciale.

Ora, passiamo al porto di Livorno intorno al quale il mio amico Senatore Bixio ha pure sollevate molte obbiezioni.

A questo riguardo io dirò che, se in gran parte le fatte obbiezioni sono vere, non si può tuttavia accusare il Governo di non aver pensato ai rimedi per quanto poteva. Il porto mediceo manca di profondità, il suo fondo è ricoperto di uno strato roccioso, che impedisce l'accesso delle navi grosse: ora il Governo

sta scavandolo, e si è assunto l'impegno di compiere il lavoro in 9 anni mediante la spesa di 230 mila lire, oltre 70 mila, che già vennero erogate in escavazioni ordinarie. Con queste opere si darà al porto mediceo una maggiore profondità, e quindi potranno anche convenirvi i bastimenti di grossa portata.

Il Senatore Bixio ha fatto giuste lagnanze per la lontananza della stazione ferroviaria di Livorno dal porto, pel niun collegamento tra i bastimenti che arrivano e la stazione marittima.

Ma su questi punti mi permetta di osservare come oggi: il vada compendosi la diga del porto medesimo per la lunghezza di 60 metri perchè vi si possano costruire i magazzini generali per i quali, come a Genova, il Governo ha contribuito per la somma di un milione, e perchè vi si possa portare una diramazione di strada ferrata; compiuta tale opera, la quale avrà una lunghezza di 500 metri, i vapori potranno compiere le loro operazioni di commercio senza avere bisogno di effettuare trasbordi, come accade attualmente.

Anche del porto di Napoli discorse l'onorevole Senatore; a questo rispetto rammenterò come per parte del Governo sia stato già allestito un grandioso progetto, l'attuazione del quale costerebbe ben 30 milioni; frattanto si è già fatto qualche cosa, si è prolungato il molo di San Vincenzo, e questo prolungamento ebbe luogo per 300 circa metri e l'opera trovasi in corso, affittata ad un accollatario per 600 mila lire di spesa annua. Siffatto prolungamento che si fa da 25 metri di profondità e che non è ancora ultimato, ha già prodotti ragguardevoli vantaggi, siccome ebbero ad avvertire il Presidente e vari membri della Camera di Commercio di Napoli; è evidente dunque che non si è negletto quel porto. Degli altri provvedimenti più radicali di cui parlava l'onorevole Senatore Bixio, cioè del trasporto del porto militare altrove e della sua soppressione, io mi tacerò dopo quello che ebbe a dirne il mio Collega della Marina.

Procediamo oltre ed arrestiamoci a Messina. Pochi giorni or sono, o Signori, voi avete approvato un disegno di legge per condurre a termine un bacino di carenaggio, opera per la quale avete votata una spesa di 900 mila lire; e però anche per quel porto il Governo non ha mancato di spiegare le maggiori sollecitudini.

Prescinderò dal tenere parola di Palermo, perchè lo stesso Senatore Bixio ha riconosciuto come ivi si facciano opere relevantissime. Tale è invero il prolungamento del molo che è assai costoso; ma promette grandi benefici. Nè si dimentichi che per iniziativa della Casa Florio vi si preparano altri comodi di non lieve importanza per la navigazione.

Non si dimentichi come alcuni Municipii siano venuti in aiuto del Governo; così per modo d'esempio, quelli di Catania, di Reggio di Calabria e di Bari hanno offerto di anticipare, i due primi tre milioni, e l'ultimo quattro.

Altri concorsi citerò a titolo di onoranza, rivolti ad assicurare i maggiori vantaggi alla navigazione. Così anche per i porti di quarta classe, la costruzione dei quali spetta ai Comuni, abbiamo avuto una valida cooperazione di lavori e di spese da parte della città di Barletta, la quale ha già in pronto un progetto di miglioramenti, e contrasse all'uopo un prestito di parecchi milioni. Il medesimo accenna di voler fare Sampierdarena, sebbene codesta località sia per mezzo della galleria in comunicazione col porto di Genova. E qui la spesa pel nuovo scalo sarebbe di 7 milioni. Per dir il vero, quando si vedono esempi di così generosa cooperazione, parmi non s'abbia ragione di asserire che l'Italia non faccia il compito suo per trar profitto della favorevole posizione ch'essa ha in Europa.

Giacchè ho parlato di Catania, mi si permetta di rispondere ad un'accusa fatta dall'onorevole Senatore Bixio rispetto alle spese decretate per quel porto.

Veramente l'approvazione di tale spesa ha formato oggetto di una legge speciale, recata innanzi ai due rami del Parlamento, e il corrispondente progetto tecnico venne prima preso in esame dai diversi Consigli tecnici del Ministero dei Lavori Pubblici. Per quanto Catania sia posta tra Siracusa e Messina, e per quanto io riconosca favorevoli le condizioni di quei due porti, pure l'ubicazione di quella città, le solerti industrie de' suoi abitanti, vi promuovono il convegno di numerosi bastimenti sebbene le condizioni attuali di quello scalo siano lungi dall'essere favorevoli.

Laonde, dacchè quella stazione ci è indicata dal commercio come opportuna, dacchè a Catania il traffico si opera naturalmente e in misura considerevole, anzichè opporvi un ostacolo sembrami conveniente di apprestare a quello scalo i comodi per i quali si ottenne già il concorso della cittadinanza. Quindi è che Parlamento e Governo hanno creduto che il porto di Catania meritasse veramente tutta la loro sollecitudine anche perchè le opere attualmente disegnate e che si andranno compiendo, avranno tale solidità da sfidare l'impeto delle maree, senza più presentare lo spettacolo al quale accennava l'onorevole interpellante, cioè che la furia delle onde distrugga le opere cominciate.

Anche altri porti della Sicilia hanno richiamata l'attenzione del Senatore Bixio, e però mi conviene rispondergli partitamente.

L'onorevole interpellante si è occupato molto del porto Empedocle, ed ha chiesto se il Governo era disposto a spingerne con alacrità le opere.

A questo riguardo io devo rispondere che se prima non si è potuto accelerare il lavoro, ciò è dipeso dacchè prima bisognava difendere dai venti quel porto; giacchè altrimenti ogni mareggiata avrebbe riempito di bel nuovo tutto quel vano, il quale era stato fatto mediante la escavazione. Si è quindi costruita una scogliera ed ora che si può lavorare sotto la protezione di essa, gli scavi si vanno man mano attivando, e verranno proseguiti con grande attività.

Quanto al porto di Trapani dirò che furono di già scavati ben 200 mila metri cubi, e che il Governo si propone di scavarne ancora altri 50 mila. Così saranno estratte tante materie per 250 mila metri cubi, e quindi si avrà un porto della estensione di 46 ettari con una profondità media di 6 metri. Vede, l'onorevole Senatore, come questa estensione e questa profondità sieno tali da permettere ai bastimenti di eseguire le loro operazioni con comodo sufficiente.

Il porto di Marsala, come lo disse l'onorevole interpellante, è soggetto all'interrimento. Si aveva un bellissimo porto; ma nel 1582 Don Giovanni d'Austria, per togliere un rifugio ai barbareschi, lo fece riempire. L'attuale porto è in condizioni molto infelici: però si è già fatto uno scavo straordinario di 50 mila metri cubi di materia: occorre un'escavazione di altri 40 mila metri, ed allora il commercio avrà una tranquilla stazione con 5 ettari di superficie.

Rispetto ai porti di Siracusa e di Augusta sembrami che l'onorevole Senatore si limitasse a richiedere che essi vengano svincolati dalle servitù militari. A dire il vero, quei porti sono di grandissima estensione; quello di Siracusa misura meglio di 640 ettari di acqua tranquilla; un migliaio e più di ettari quello di Augusta, ed è invero desiderabile che stazioni tanto favorite dalla natura siano rese proficue al commercio.

Il Ministro della Guerra darà probabilmente la sua risposta rispetto allo svincolo delle servitù militari.

Senatore Bixio. E il bonificamento?

Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio. Parlerò ora della questione del bonificamento.

Dice l'onorevole mio amico Senatore Bixio: Non basta sciogliere questi porti dalle servitù militari, egli è d'uopo bonificare anche i terreni adiacenti. L'Amministrazione dei Lavori Pubblici, che ho l'onore di reggere interinalmente, porta sopra questa importante bisogna la sua attenzione.

Veramente, non volendo soverchiamente molestare il Senato, io non mi sono procurato tutti i documenti che dimostrano il lavoro fatto; ma giacchè ora devo parlare del porto di Brindisi, avvertirò che il Governo si studia di togliere la mal'aria, quella mal'aria che, come bene a ragione diceva il mio amico Bixio, allontanata da Brindisi i navigatori e i commercianti.

Or bene, è a ritenersi che nel porto di Brindisi si spesero presso a poco 6 milioni, che si fecero anche scavi di molta importanza in uno dei seni, e questi scavi ebbero precisamente per effetto di togliere quel fondo limaccioso e quelle alghe che erano una delle cagioni della mal'aria.

Inoltre è già allestito un progetto di legge che ha per iscopo il bonificamento del fiume Piccolo, all'impaludamento del quale si attribuisce principalmente la mal'aria. Questo progetto tra poco tempo sarà presentato alla vostra approvazione, e spero che vorrete accoglierlo favorevolmente, tanto più che la spesa proposta non è molto rilevante.

E poichè sono a parlare del porto di Brindisi, mi si permetta di dire che colla chiusura della *bocca di Puglia*, insieme alla scogliera del forte a mare, si ottiene uno spazioso avamposto; che inoltre si è aperto il canale tra il porto interno e l'esterno, e che si sono costruiti meglio di 300 metri lineari di banchine con una profondità di 8 metri.

L'onorevole Senatore De Luca rivolgeva al Governo alcune domande relative al porto d'Ancona.

Egli dipingeva con colori poco lieti le condizioni di quella città. Egli domandava che si eseguissero alcune opere nei moli per far sì che le onde, allorquando fossero battute dalla traversia, potessero avere uno sfogo e lasciar più tranquille le acque del porto.

Domandava eziandio che sia fatta cessione al Municipio dell'antico arsenale, poichè, se il Ministero dell'Interno volesse porre altrove il bagno penale, che a suo giudizio non converrebbe stabilire nell'antico arsenale anconitano, una parte di esso arsenale potrebbe destinarsi ad uso del commercio; e domandava in fine che i due scali di alaggio fossero compiuti.

Essendo presente il Ministro dell'Interno, egli potrà meglio di me rispondere a quella parte dell'interpellanza dell'onorevole Senatore De Luca, la quale riguarda cose che dipendono direttamente dal suo Ministero.

Io mi limiterò unicamente a parlare di quello che riflette lo stato idrografico e commerciale del porto. Certamente il Ministero deplora che Ancona versi in una non lieta condizione; ma il Governo è anche persuaso di non aver tralasciato nulla per promuovere la floridezza di quella Città, ed io posso osservare all'onorevole Senatore De Luca che si sono spesi più di 7 milioni per il porto di Ancona, che i moli vennero prolungati, che le banchine furono costituite, che i Magazzini generali verranno presto aperti.

Quindi per parte del Governo nulla si è tralasciato onde migliori volgessero le sorti a quella benemerita città.

Quanto alla parte della sua interpellanza che si riferisce alle aperture da praticarsi nei due moli del porto di Ancona, mi permette di avvertire che non sarei in grado di rispondere immediatamente, essendo questa una questione essenzialmente tecnica sulla quale debbo chiamare l'attenzione degli uomini dell'arte.

Finalmente, giacchè parliamo dei porti, e per esaurire questo argomento debbo accennare altresì che per Venezia si sono erogate somme rilevanti, che si è continuato il lavoro alle antiche dighe di Malamocco, e che si sono iniziate altre opere non meno notevoli.

Per i porti di Sardegna dei quali l'onorevole Senatore Bixio parlò con sì tetri colori ammetterò francamente che si è fatto meno che per gli altri.

Dirò nonostante che si sta studiando un progetto riguardante il porto di Cagliari, e che rispetto a quello di Terranova sono già ordinate le escavazioni e che queste saran compiute prima che la ferrovia sia aperta.

In sostanza, o Signori, da questo rapido cenno voi vedete che non si sono dimenticati i porti; e che molto si è speso per migliorarne le condizioni. Da un quadro che ho sotto agli occhi, e che io non leggo al Senato per amore di brevità, risulta che in questo decennio si sono spesi per le opere straordinarie di porti meglio di 43 milioni e che attualmente, oltre ai detti 43 milioni, si è impegnata una spesa di altri 30 milioni: giungono quindi quasi ad 80 milioni le somme destinate ai porti, oltre le spese che furono fatte dai Comuni per opere di minore importanza.

Lo scavamento dei porti ha sempre richiamata la sollecitudine del Ministero dei Lavori Pubblici.

L'onorevole Senatore Bixio diceva che noi siamo attualmente sprovvisti di materiale. Io credo di poter affermare che il materiale di cui il Ministero dispone è sufficiente; è un materiale di qualche importanza, imperocchè noi abbiamo 25 curaporti a vapore, 8 rimorchiatori, 71 bette, 26 sandali, e 74 capi di materiale diverso. Con questo materiale si può eseguire uno scavo annuo di metri cubi 1,250,000. Per mantenere un fondale di porto nello stato normale, occorre, secondo i calcoli fatti dall'Amministrazione, eseguire uno scavo annuo di metri cubi 308,200, sicchè col detto materiale si può fare uno scavo annuo straordinario di altri metri cubi 941,800.

Ora, dagli studi che si sono fatti dal Ministero, apparisce che occorrerebbe una escavazione straordinaria di metri cubi di 9,053,669,95 perchè tutti i porti del Regno potessero ricevere bastimenti di grande portata. Questi scavi, con il materiale di cui dispone l'Amministrazione, si possono adunque compiere in nove anni, provvedendo ad un tempo all'escavazione ordinaria.

E si ritenga che dal 65 al 70 l'Amministrazione dei Lavori Pubblici ha eseguito per lo scavo dei porti un lavoro di 6,253,442 metri cubi, che costò la somma di oltre 8 milioni di lire; che i contratti in corso per lavori di scavi, importano una spesa annua di lire 2,294,000.

Per fornirli con questa materia, io dovrei fare pur cenno dei fari. Noterò che in questi dieci anni si sono impiantati meglio che 35 nuovi fari, e fra questi, parecchi sono di primo ordine; che in sostanza si è speso per illuminazione delle coste la somma di lire 2,710,000, che oltre ai detti fari sono stati costruiti altri fanali di minore importanza, che ve ne sono altri 9 in progetto, e che la spesa annuale di manutenzione e di servizio ammonta a lire 445,000. Qui faccio punto per non importunare il Senato con soverchi particolari.

Parmi quindi, o Signori, che se esaminiamo quanto l'amministrazione pubblica e il Parlamento hanno fatto relativamente alle ferrovie, all'ampliamento dei porti, alla loro escavazione, alla costruzione dei fari, non si possa dire che questo decennio sia andato perduto. Certo un gran compito ne rimane ancora; ma abbiamo la convinzione e la coscienza di molto aver fatto da che il Regno d'Italia è stato proclamato. Ma per di-

ventare una popolazione commerciale, per trarre tutti i benefici che ci offre la nostra geografica posizione non basta, o Signori, che si compiano le opere materiali.

Egli è d'uopo altresì che sorgano le necessarie istituzioni economiche, e, come diceva l'onorevole Senatore Bixio, che migliori l'uomo.

Ora, per questo rispetto l'Italia, il Governo, il Parlamento hanno adempiuto il debito loro?

Parmi, o Signori, che non dobbiamo vergognare di noi stessi. Una delle istituzioni migliori per il commercio, per le agevolezze che presenta alla circolazione è quella dei magazzini generali.

Ebbene, o Signori, voi l'anno scorso avete votato la legge, e spero che essa sarà presto approvata dall'altro ramo del Parlamento. Frattanto noi vediamo i magazzini generali sorgere a Torino, Genova, Sinigaglia ed Ancona, e fra non molto li avremo eziandio a Livorno e Venezia.

Quello che occorre soprattutto, o Signori, si è di avere abili commercianti ed industriali, ed a questo fine son volte le sollecitudini che si adoprano intorno ai vari rami dell'insegnamento tecnico.

Non solamente l'istituto tecnico si va rinforzando continuamente, non solamente sorgono dappertutto nuove scuole, e si migliorano quelle che già esistono, ma si creano altresì delle scuole superiori. Fra queste accennerò quella di Venezia nella quale si coltivano appunto le discipline commerciali. Noi vogliamo andare in Levante, vogliamo esercitarvi la influenza che ci compete; ma è d'uopo che prepariamo uomini agguerriti nelle scienze commerciali, uomini che conoscano la lingue difficilissime dell'estremo Levante. È perciò che io faccio osservare come abbiamo in Venezia un istituto ove dai Padri Mechitaristi viene insegnato il turco, il persiano, l'arabo ed il greco moderno; come noi abbiamo un'altra istituzione a Napoli, nella quale si insegna l'idioma cinese.

Mediante queste scuole, le quali già danno buoni frutti, noi confidiamo di preparare il nostro paese a profittare della rivoluzione che si va compiendo nel commercio mondiale. E a questo fine riescono opportunissimi gl'istituti di credito, dei quali ogni giorno cresce il numero e la importanza; istituti che sono pure la vita del commercio rispetto al quale, diffondendo il credito, rappresentano l'ufficio che il sangue ha nella esistenza degli esseri animati.

Attualmente noi abbiamo nel Regno ben 34 Società di credito, 46 Banche di credito popolare, noi abbiamo due istituti di credito agrario, sei istituti di credito fondiario, sei Banche di emissione. Abbiamo poi oltre duecento Casse di risparmio, parecchie delle quali, come quelle di Milano, di Firenze e delle Romagne sono veri e potentissimi Istituti di credito. Queste banche e queste Casse di risparmio abbracciano tutte quante le operazioni di credito e crescono continuamente di numero e di valore.

Vedr  quindi l'onorevole Bixio come, oltre le opere materiali promesse in Italia con vivissima cura, sorgano altresì numerose istituzioni che debbono sussidiare la pubblica economia, e come l'insegnamento tecnico e commerciale non faccia difetto.

Per porre termine alla mia risposta io dovrei dire ancora qualche cosa della navigazione.

Non basta, o Signori, onde il commercio orientale proceda prosperamente, che l'Italia possieda sbocchi opportuni verso il Nord, strade ferrate, porti; ma egli   d'uopo altresì che le navi nostre si rechino nei porti Indo-Chinesi, e possano prender parte all'immenso commercio che si esercita in quelle regioni.

A questo riguardo io sar  assai breve giacch  io non devo entrare nel campo del mio Collega della Marina, il quale ha gi  dato risposta a molti punti dell'interpellanza dell'onorevole Bixio.

Mi limiter  unicamente ad osservare che non credo abbastanza fondato il rimprovero che facevasi all'Italia di avere bastimenti di una portata troppo inferiore al bisogno.

Io credo che   mestieri fare una distinzione fra la marineria a vela e quella a vapore. Quanto alla marineria a vela, l'Italia deve andare orgogliosa dei suoi costruttori e dei suoi naviganti; e per averne la persuasione baster  percorrere alcune coste d'Italia, per esempio quelle della Liguria, e vedere come numerosi sorgano i cantieri, per concludere che ivi si fa realmente tutto quel che   possibile, non essendovi, si pu  dire, palmo di terreno adatto, su cui non sorgano cantieri frequentati e prosperi.

Ed a questo proposito ritenete, o Signori, che nell'anno 1869 da questi cantieri si lanciarono in mare oltre 200 bastimenti, dei quali 107 erano superiori alle 500 tonnellate di registro, il che vuol dire presso a poco 800 tonnellate di portata.

Dunque ben si scorge come, relativamente alla navigazione a vela, l'Italia non possa dirsi assolutamente inferiore agli altri paesi, e specialmente nella Liguria in cui i cantieri sono numerosi, ed   ben attivata la costruzione dei legni anche di una grossa portata.

Ugual cosa pur troppo non pu  dirsi per la navigazione a vapore, ma questa   una verit  che il Governo ha confessato prima d'ogni altro, poich , come gi  vi accennava il mio collega per la Marina, il primo atto, si pu  dire, di questo Ministero, fu quello di nominare una Commissione, la quale appunto studiasse le ragioni della inferiorit  in cui giace l'Italia relativamente alla navigazione a vapore, e proponesse tutti i mezzi convenienti, per promuoverne l'incremento.

Di questa Commissione fa parte appunto l'onorevole senatore Bixio, ed egli pu  dichiarare come la Commissione quasi ogni giorno si aduni e potr  dire altresì come per parte del Ministero si vada sempre sollecitando il lavoro; giacch  il Consiglio dei Ministri desidera di avere il suo apprezzato parere per promuovere

gli opportuni provvedimenti. Dunque   indubitato che rispetto alla navigazione a vapore, l'Italia non si trova in buone condizioni; ma   pur vero che qualche cosa si fa; che sorgono gi  linee di navigazione a vapore per iniziativa privata come la Trinacria a Palermo l'Italo-platense e le linee mantenute dai signori Ceruti, Ogier, Lavarello a Genova; ma in sostanza sino ad ora lo stato nostro   assolutamente inferiore a quello degli altri paesi.

Noi vediamo che l'Inghilterra diminuisce il suo materiale a vela, e invece accresce il suo materiale a vapore, mentre presso di noi il materiale a vapore cresce in proporzioni molto pi  esigue, che non sia l'aumento del naviglio a vela. Noi non abbiamo Compagnie di navigazione a vapore se non quelle che sussidia il Governo, e tranne quelle altre che vi accennavo test , e quella del Levante fondata dal signor Rubattino.

Il Governo adunque, come dicevo, riconosciuto questo nostro stato di inferiorit , ha nominato una Commissione della quale fa parte l'egregio Senatore Bixio. Esso attende che i lavori della Commissione siano ultimati per proporre al Parlamento i rimedi necessari; frattanto per parte sua ha cercato di provvedere creando una grande istituzione, cio  la scuola superiore navale di Genova, la quale fa riscontro all'Istituto del Genio marittimo di Parigi, al Politecnico di Berlino e alla scuola di Kensington. Questa scuola ha l'ufficio di formare ingegneri navali e buoni costruttori, poich  se per i bastimenti a vela l'esperienza ci dimostra che gli attuali nostri costruttori soddisfanno assai bene al bisogno,   impossibile che possano soddisfare allorch  si tratti di costruire grossi bastimenti in ferro animati dal vapore.

Quindi se vogliamo che la costruzione dei grossi vapori si eseguisca nel nostro paese,   necessario che rivolgiamo le nostre cure a queste scuole, che fino ad ora eravamo costretti di cercare all'estero. La scuola di Genova, aperta da poco pi  di due mesi, d  buone speranze; la sola sezione dei costruttori ed ingegneri navali conta gi  34 iscritti.

Anche per la navigazione, come disse il mio onorevole Collega per la Marina, non posso ammettere che il Governo sia rimasto inoperoso. Si   gi  stabilita la linea d'Alessandria d'Egitto e si sono dati 4 milioni di anticipazione al signor Rubattino, il quale con un coraggio che lo onora fece sventolare nelle Indie la bandiera italiana, che altrimenti sarebbe rimasta esclusa da quei mari e da una regione ove il commercio europeo trova 800 milioni di abitanti da provvedere.

Questo fatto, lo ripeto, onora quel coraggioso intraprenditore; ma sono pure meritevoli di lode il Parlamento ed il Governo che han fornito al Rubattino il mezzo di costruire i potenti battelli necessari a quella navigazione lontana.

L'onorevole Bixio, nel suo discorso di ieri volle

dimostrare come il commercio tra l'Italia e l'India sia possibile e come non manchino i carichi di esportazione. Se non che i lunghi ragionamenti che era costretto a fare per rintracciare questi carichi, dimostravano che essi non si trovano facilmente. Egli vi ha parlato del salgemma. Vi ha parlato dei vini, dell'olio, del riso, del formaggio, dei salumi, dei marmi e di tanti altri prodotti, accennati da lui con tanta sagacia e con conoscenza sì profonda delle condizioni nostre e dell'indole del commercio asiatico.

Io credo, o Signori, che sia possibile un rilevantisimo commercio fra l'India e l'Italia; ma è pur d'uopo dire, o Signori, che il più grande ostacolo che incontriamo, si è quello di non avere ancora carichi convenienti per l'esportazione. Egli è un fatto pur troppo costante che la più gran parte dei nostri bastimenti è costretta a partire in zavorra.

L'industria non potrà dare questi carichi se non quando sia grandemente perfezionata; e difatti anche il Senatore Bixio, per quanto nel suo discorso di ieri dimostrasse la possibilità di formare questi carichi, li credeva, dirò così, piuttosto potenziali che effettivi e reali.

Egli diceva, per esempio, come fosse necessario di migliorare la fabbricazione dei nostri vini; leggeva la lettera del Vignale, Console a Shanghai, nella quale è detto che le merci italiane potrebbero trovare in quei paraggi un facile sfogo, a condizione però che si fabbrichino meglio. Ed io credo che assai bene si apponesse l'onorevole Bixio quando asseriva che l'Italia è ricca di tali prodotti, da poter fornire dei rilevanti carichi di esportazione per il commercio indiano, ma, che molto ancora ci rimane a fare onde cotest'esportazione possa effettuarsi.

Inverò l'onorevole Senatore Bixio era costretto a cercare il perno di questo commercio di esportazione, nel salgemma: questo punto è stato precisamente uno di quelli che hanno in modo speciale attirato l'attenzione del Ministero del Commercio, ed io potrei leggere qui varie lettere che furono indirizzate ai Ministeri competenti e nelle quali si raccomanda appunto che, determinando le tariffe ferroviarie, si faccia in modo che il salgemma possa essere messo a prezzi convenienti a disposizione di tutti i nostri bastimenti che partono per l'estero.

Io riconosco a questo riguardo l'opportunità delle cose dette dal Senatore Bixio, ma egli dovrà pure convenire che il modo migliore per avere questi carichi di esportazione consiste nel foggare le tariffe ferroviarie per guisa che queste merci possano affluire a prezzi moderati nei nostri porti.

Egli è pur necessario che le industrie italiane giungano a quel grado di perfezione, per cui i nostri prodotti possano, sugli esteri mercati, sostenere la straniera concorrenza. Molti articoli che si fabbricano in Italia sostengono certamente questa concorrenza straniera, ma ve ne sono pur molti i quali hanno mestieri ancora di grandi miglioramenti.

Ora, il far sì che questa perfezione si ottenga, è l'opera di tutti: il Governo non manca però al suo compito. Si studia la istituzione delle scuole di arti e mestieri, delle quali abbiamo a Biella un bellissimo esempio e che presto sorgeranno nei principali centri di industria.

Il Governo attualmente, per mezzo di una Commissione d'inchiesta, esamina quali sieno le condizioni delle nostre industrie per trarne norma, non solo nella revisione de' trattati di commercio, ma eziandio per conoscere quali riforme legislative occorrono a favorire ed accrescere la produzione nazionale.

Io credo che sia questo il miglior modo di agevolare e render proficuo il commercio di esportazione, e che sia mestieri di restringere, di condensare i nostri sforzi sotto questo punto di vista, piuttosto che dare artificialmente alcuni sussidi, siccome vorrebbe l'onorevole Senatore Bixio.

Per esempio quel sistema, al quale egli accennava, di conceder premi a chi stabilisca una Casa italiana nelle Indie, a chi vi porti una certa quantità di mercanzie, non solamente troppo si discosterebbe dai precetti economici che abbiamo finora rispettati, ma sovente potrebbe offrire campo alla frode; rendendo mano a mano necessari provvedimenti vessatorii di controllo che sarebbero la rovina di quello stesso commercio che abbiamo in animo di promuovere.

Riassumendo le cose dette, o Signori, parmi avere dimostrato che alquanto ingiuste, almeno in alcuna parte, erano le accuse mosse dall'onorevole Senatore Bixio.

Io mi lusingo di avere provato che nel decennio dopo la costituzione del Regno d'Italia, tanto per le ferrovie, quanto per i porti, quanto per le istituzioni volte a favorire il commercio, il credito e l'insegnamento tecnico, si è fatto quanto le nostre condizioni permettevano.

Certamente, o Signori, noi non siamo ancora arrivati alla mèta. Ci vorranno molti e molti anni prima di giungere al fine, e tanto più sarà lungo e faticoso il cammino in quanto che, è d'uopo confessarlo, noi ci siamo messi molto più tardi degli altri nella via del progresso. Altre nazioni come l'Inghilterra, l'Olanda, il Belgio e la Francia, ci hanno di tanti anni preceduti, sì che ci riuscirà assai difficile e penoso sostenerne la concorrenza.

Però le cose grandi iniziate e compiute ci sono arra che altrettanto e più si farà negli anni venturi; onde non dobbiamo disperare del nostro avvenire economico.

E se guardiamo il cammino percorso, abbiam ragione di conforto e di speranza; abbiam ragione di credere che perseverando ne' nostri sforzi ci sarà dato di occupare, fra le nazioni civili, l'alto posto che ci compete.

Senatore Bixio. Domando la parola per un fatto personale.

Presidente. Se qualcuno degli on. Ministri volesse ancora prendere la parola per rispondere alla sua interpellanza, allora l'on. Bixio potrebbe parlare dopo.

Nessuno dei Ministri chiedendo di parlare, ha la parola il Senatore Bixio per un fatto personale.

Senatore **Bixio.** L'onorevole signor Ministro del Commercio non ha trovato in quello che io ebbi l'onore di esporre al Senato nei due scorsi giorni, che un complesso di esagerazioni, di accuse, di tinte nere; ma, l'onorevole Ministro, per provare che io ho esagerato, è entrato in un campo di cui io non mi era occupato, cioè quello delle Ferrovie, delle Scuole Superiori e di altri argomenti estranei alla mia speciale interpellanza.

Ma io so abbastanza delle cose nostre per distinguere il passato dal presente: non dico dunque che della situazione marittima dell'Italia Meridionale si possa far colpa al Governo del Regno d'Italia, ma in fine sono pur 10 anni che il Regno è costituito, e cosa s'è fatto? Vi sono poi i porti della Sardegna! Che cosa potete dire per essi?

Badate, signori, che la situazione è seria.

Volete voi negare la nostra inferiorità navale in Europa?

Non vi fate illusioni! Affrontate il problema e cercate di risolverlo.

Sapete voi in che cosa superiamo gli altri popoli? Nella statistica criminale, nei 200 mila processi annui che si fanno dai tribunali in Italia; li superiamo nel numero degli oziosi!

Ecco la nostra superiorità.

Ma, se considerate il mio linguaggio come quello di uno straniero che vi accusi davanti al Tribunale dell'opinione pubblica universale, allora capisco che vi ferisca; ferirebbe anche me; ma quando si viene in Senato a dire: Signori, la situazione è questa, cerchiamo un rimedio; vediamo di trovar modo di attivare la produzione, di animare il commercio, di trasformare il nostro materiale navale che è poco ed inadeguato, di aprire degli sbocchi, di scavare i nostri porti interriti, di bonificare le nostre coste almeno in prossimità di essi, e di disporre le cose in modo da potervi caricare e scaricare prontamente; allora voi che dovete conoscere la verità della situazione, rispondete con cifre che contengono elementi i più disparati e cercate di dimostrare che tutto procede nel miglior modo, ed accusate di esagerazione chi avverte il Paese e lo chiama ai paragoni con altri.

Ma per rispondere all'accusa di esagerazione, citerò a mia difesa la materia navale.

C'è egli un popolo marittimo qualunque il quale comprenda il materiale fluviale e dei porti nell'enumerazione del tonnelloaggio marittimo? Citatemi una Statistica ufficiale di un paese qualunque che vi metta i battelli del porto nel tonnelloaggio dei bastimenti; non ce n'è nessuna.

Terza marina d'Europa! coste fiorenti! si cita la

Liguria; ma le coste della Liguria sono di pochi chilometri in relazione a tutta Italia. Le coste fiorenti della Liguria dove cominciano? dove finiscono? La costa della Liguria, veramente fiorente, comincia a Savona e finisce a Chiavari o poco oltre. Sono pochi giorni che la Spezia, che è pure la migliore articolazione delle coste d'Italia, e una delle più importanti del Mediterraneo, sono pochi giorni, dico, che la Spezia conta qualche bastimento.

Percorretele tutte queste coste d'Italia, e vedrete se in tutto l'Adriatico, ad eccezione di Venezia, esista un punto qualunque in cui sia un bastimento che possa fare la grande navigazione.

In tutte le Provincie del mezzogiorno fino a Sorrento non vi è un bastimento. Napoli, propriamente detta, ossia la città, non ha un armatore: ce ne sono a Sorrento, ce ne sono a Gaeta, e nelle isole del Golfo di Napoli, ma non a Napoli. E la Sicilia che cosa ha? I bastimenti in Sicilia sono della Casa Ingham e della Casa Florio e pochissimi altri.

E la Sardegna, e le coste Pontificie, e gran parte della Toscana hanno esse un solo bastimento? No, non ne hanno. Come dunque possiamo noi parlare delle nostre ricchezze in materia navale?

Queste sono esagerazioni? Bisogna mettersi al lavoro, e non offendersi della netta esposizione dello stato delle cose.

Livorno ha un armatore, ed è un Dalmata: citatemi un armatore livornese, se vi è possibile: quelli che vi abitano sono Elbani di Rio e di Marciana, ma lo sono tutti di piccoli bastimenti.

E Portoferraio, che è un magnifico porto, ha forse un bastimento? E Porto Longone, che è pure un punto importantissimo? Non ne hanno nessuno.

Viareggio, che non è un porto, ha dei bastimenti perchè vi deve essere caduto dal cielo qualche figlio di marinaio a crearli; la creazione è spontanea come in taluni paesi della Liguria, dell'Elba, della Laguna Veneta, ma sono punti molto rari; così a Torre del Greco; e ancora tutto quel materiale navale è di poca importanza in sé e di nessun valore per la grande navigazione.

Trovate, se lo potete, nelle città più importanti d'Italia, a Napoli per esempio, un pubblico con cui parlare di marina, trovate nella Società chi vi distingue un bastimento nella sua forma, nelle sue vele!

Non ho esagerato, signor Ministro, ho detto molto meno di quello che è.

Egli dice: siamo tutti e due Genovesi, conosciamo Genova: voi esagerate! I vostri desiderii vi spingono a vedere che a Genova non si è fatto niente, perchè l'Ispettore Parodi ha detto che si gridava perchè si facevano le calate troppo ampie. Troppo ampie! non è vero che si gridasse per le ampie calate, si gridava perchè non si procedeva prima più celere pel prolungamento del molo.

A Genova, un bastimento, oggi nel 1871, al 31 marzo...

Presidente. 1° aprile.

Senatore Bixio. Tanto meglio! La vita corre (*Ilarità*) Un bastimento, può scaricare la sua merce come lo si fa a Trieste? come a Marsiglia? Ditemi se ce ne è qualcuno che possa mettere la sua merce lateralmente e direttamente alla calata, se vi ha un vapore che deponga un passeggero sulla calata, come si fa a Boulogne, come si fa a Douvres e dovunque?

Nel 1844, a Boston io sono andato coi vagoni della ferrovia a bordo di un vapore: ebbene io vi chiedo; oggi, nel 1871, abbiamo noi in un porto qualunque dei nostri un punto, un pollice di terreno dove un bastimento sbarchi ed imbarchi, senza intermedî, la merce da bordo? e taccio dei vincoli di maestranze e dei privilegi di facchini e dei ladri a sciami!

E che cosa contano i vostri 43 milioni di spese fatte in 40 anni in Italia: sono una miseria!

Sì... permettetemi di dirvi che sono una miseria quei 43 milioni: non parliamo dei 30 milioni in cui sono compresi i tre pel porto di Catania... che non spenderete mai più!

Non condanno il voto del Parlamento, nè l'opinione del Consiglio Superiore che ha approvato il progetto di questo porto: ho però la libertà di apprezzare.

Se tutti quelli che hanno votato per il porto di Catania ne avessero studiato la località e la storia...

Non dico di più! ma ho certo, lo ripeto, la libertà dell'apprezzamento e non mi vi rifiuto, benchè mi trovi in disaccordo coll'onorevole Ministro. Voi citate le vostre spese; ma, senza parlare dell'Inghilterra, vedete la Francia, leggete le statistiche dell'Impero francese, e vedrete i lavori che si sono fatti sulle coste di Francia.

Marsiglia, secondo le statistiche ufficiali, che la nostra Amministrazione dei Lavori Pubblici non ha ancora compilato, Marsiglia nel 1833 aveva 18 ettari di superficie ancorabile; or bene sapete quanti ne ha oggi? Oggi passa il migliaio, e tutta venne fatta in poco tempo; eppure sono presi questi che ci levano il commercio dei nostri porti, sono i nostri emuli naturali.

Li tratto benevolmente; essi fanno il loro interesse, e lo fanno bene.

Il Ministero però dice che noi abbiamo fatto molto; e si compiace dei prezzi cumulativi pel servizio ferroviario come opera sua.

Ma i prezzi cumulativi non gli ha inventati certo il Ministero: sono cosa di tutta Europa, e noi siamo stati gli ultimi a valercene.

Anzi tutte le Amministrazioni che si sono succedute hanno perduto per quattro anni i vantaggi che ci accordava il trattato di pace con l'Austria; perchè noi siamo ingolfati nella politica, qui tutto è politica, e per tre anni abbiamo perduto i vantaggi dei 480 chilometri, che Venezia ha pel Brennero al centro germanico con Trieste.

I prezzi cumulativi, ripeto, sono la cosa di tutto il

mondo, e non è cosa di cui possa vantarsi l'Amministrazione italiana: tutt'altro.

Ognuno può imbarcare una merce in un porto qualunque di Europa e consegnarla per essere trasportata a Yokohama od in una parte della Cina o del Giappone.

Dunque non ve ne fate merito; e quando si espongono le cose come appaiono, saranno apprezzamenti inesatte per voi, ma gli apprezzamenti miei non sono accuse, e il mio non è un artificio parricida.

Questo era il fatto personale, per cui chiesi la parola.

Ministro della Marina. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro della Marina. Ho domandato la parola a solo scopo di schiarire una cifra riguardante il nostro naviglio mercantile. Ho detto che la situazione dei bastimenti mercantili al 31 dicembre 1870, comprese le barche da pesca e di piccolo traffico, dà un totale di 17,904 legni della portata complessiva di 978,647 tonnellate. Or debbo aggiungere che in queste cifre non è punto compreso, come parve accennasse l'onorevole Bixio il materiale addetto al servizio interno dei porti sotto le sue diverse forme; il quale in complesso si può calcolare a 10,000 circa galleggianti.

Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio. Sembra che in alcune parole da me pronunciate l'onorevole Senatore Bixio abbia trovato un fatto personale. Egli ha creduto che nella parola *esagerazione*, pronunziata da me si contenesse una imputazione. Io non volli far altro, se non che contrapporre ai criterii ed alle osservazioni del mio amico Bixio quegli altri criterii che io ho acquistati specialmente nell'ufficio mio di Consigliere della Corona; ciò facendo, non volli far altro che opporre con la stessa libertà, di cui usa l'onorevole Senatore Bixio, il mio giudizio al suo.

Io ho detto che la pittura fatta da lui delle condizioni del paese, secondo me, per quanto sia vera nel fondo, è di tinte troppo scure, e che alcune di queste tinte sono esagerate. Ma ciò dicendo, io non credevo di dire cosa che potesse offenderlo; ma, ripeto ancora una volta, ho voluto contrapporre al suo apprezzamento il mio, lasciando al Senato e al paese di dare un giudizio sulle due diverse opinioni.

D'altronde, parmi che forse questa differenza sia più che altro da attribuire alla forma della frase, poichè nella sostanza, ben guardando la cosa, vera differenza di opinioni non ci può essere.

Ma, Signori, io ho terminato il mio discorso col dire che siccome siamo stati gli ultimi a metterci in cammino, siamo ancora molto distanti da tante altre nazioni, le quali sulla via del progresso, sulla via della libertà, sulla via della produzione ci hanno preceduti, e già erano adulte quando noi non eravamo ancora

costituiti; quindi io diceva che dobbiamo studiare il passo e dobbiamo allungarlo se vogliamo raggiungerle.

Io ammetteva dunque che l'Italia (e bisogna sempre dire tutta la verità specialmente quando si parla in quest'aula e da questi banchi) per ciò che riflette le sue industrie è generalmente in uno stato d'inferiorità; che quindi era d'uopo rialzarne le sorti. Ma però ho creduto nel tempo stesso di avvertire che mentre era bene fare conoscere questa verità ai nostri concittadini, perchè non si cullassero in funeste illusioni, era pur necessario valutare la grandezza dei sacrifici fatti dal paese e di riconoscere come il Parlamento, il Governo ed il paese abbiano procurato di fare il debito loro, perchè l'Italia proceda nella via del progresso e della floridezza economica.

Noi abbiamo fatto molto, o Signori, ma albiam pure dovuto aggravare il paese di pesanti balzelli.

Ora, siamo molto vicini a quel limite massimo, che non possiamo oltrepassare senza danno evidente. Il paese sopporta gravi pesi per promuovere il suo miglioramento economico, e non possiamo fargli colpa se le sue eccezionali contingenze gli hanno impedito di avanzare più speditamente. Bisogna, lo ammetto, raddoppiare gli sforzi per raggiungere la mèta, ma questa mèta si raggiungerà proseguendo vigorosamente sulla via, nella quale ci siamo messi.

Senatore Menabrea. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Menabrea. Io non voglio certamente riaccendere la discussione importante che ha avuto luogo tra l'onorevole Senatore Bixio ed alcuni membri del Ministero, discussione che porterà senza dubbio i suoi frutti, appunto a motivo della vivacità, con cui venne sostenuta dall'una e dall'altra parte; ma intendo far osservare soltanto che i signori Ministri non hanno risposto a tutti i quesiti che vennero, se non fatti, almeno accennati dall'onorevole Senatore Bixio, quando egli parlava della necessità di avere delle stazioni o scali nei mari che debbono essere frequentati dalle nostre navi.

È d'uopo ricordare al Senato che l'Amministrazione passata aveva ordinato due spedizioni appunto per far ricerca di coteste stazioni, le quali occupate da noi, potessero giovare al nostro commercio, e servire per così dire di eccitamento a che le nostre navi si dirigessero per il Canale di Suez, tanto verso l'India quanto verso le altre parti più remote dell'Asia, e dell'Oceania; debbo soggiungere che queste spedizioni affidate a persone intelligentissime non riescirono infruttuose, perchè si ebbe la prova che con poca spesa sarebbe facile di fondare stabilimenti utilissimi pel nostro commercio.

Io non chiederò ai signori Ministri una risposta a questo proposito: forse essi avranno avuto i loro motivi per tacere di quest'argomento; mi preme però che sappia il paese che questa importantissima questione non fu dalla cessata Amministrazione trascurata come

spero non lo sarà dall'attuale, la quale, non dubito, ne comprenderà tutta l'importanza.

Mi permetta ancora il Senato di notare una dimenticanza, in cui caddero tanto l'onorevole Senatore Bixio, quanto il Ministero, parlando de' porti; fra le popolazioni marittime, che meritano particolari riguardi, v'è certamente quella di Chioggia presso Venezia.

Questa popolazione energica e laboriosa merita il massimo interessamento per parte del Governo, poichè essa venne sacrificata per un errore direi di teoria idraulica, quando disgraziatamente si immise il Brenta nella Laguna, le cui acque torbide hanno coi loro depositi reso il porto inservibile, riducendo alla miseria quella gente dedita alla pesca ed alla navigazione e che dà l'esempio dell'amore al lavoro, esempio sventuratamente poco imitato dalle popolazioni vicine.

Perciò, alle raccomandazioni fatte dall'onorevole Bixio aggiungerò pur quella di non trascurare il miglioramento del porto di Chioggia, che merita sotto vari riguardi tutta l'attenzione del Governo.

Si è molto parlato del commercio che si poteva fare tra l'Italia e l'Asia; ed io posso a questo riguardo citare un fatto di cui fui testimone, per dimostrare che anche nelle parti più remote dell'Asia è noto che esiste un'Italia. È giunta ultimamente in Italia una missione di commercianti Giapponesi, non inviati dal Governo del Giappone, ma venuti spontaneamente, i quali intendono stabilire in Italia e specialmente a Milano una gran Casa di commercio, la quale avrebbe per iscopo di vendere principalmente il seme di bachi da seta ed esportare nel Giappone le stoffe ed i prodotti del nostro paese. E questa è certamente una nuova via aperta all'Italia.

Il sig. Ministro, d'Agricoltura e Commercio enumerando i vari progressi che si sono fatti in Italia per migliorare l'industria e rialzare le condizioni del commercio, citava la fondazione di numerosi Istituti superiori, come quelli di Venezia, di Genova ed altri.

A questo proposito, io mi permetto di esprimere una mia opinione, che credo sia anche quella di molte altre persone.

Io vedo con pena che esista in Italia una propensione a moltiplicare gli Istituti superiori; mentre a me pare che questi dovrebbero essere pochi, con buoni professori, ben pagati e che facciano scuole serie.

Bisogna persuadersi che i buoni professori sono rari, e che non è necessaria quella grande produzione d'ingegneri che si fa attualmente in Italia e che eccede i bisogni del paese. L'importante è di averne dei buoni, e questi non si possono ottenere che con severi studi cui soltanto pochi stabilimenti sono in grado di procurare.

Non facciamo per gl'ingegneri come per gli avvocati, il di cui numero esuberante non è proporzionato a quello delle liti; bisognerà in breve inventare delle liti per far vivere gli avvocati! Assai meglio che un nu-

mero soverchio di Istituti superiori sarebbe di avere scuole inferiori molto diffuse, per formare buoni capi operai. Credo di non errare asserendo che l'immenso incremento di ricchezze che ebbe la Francia sotto il regno di Napoleone III, sia dovuto principalmente alle scuole inferiori come quella delle Arti e Mestieri di Châlons e quella della *Martinière* di Lione per la fabbricazione delle stoffe di seta e per le industrie attinenti. Sopra simili Istituti il Governo dovrebbe più particolarmente portare la sua attenzione poichè procurando l'istruzione pratica agli operai, loro si dà il mezzo di valersi del proprio ingegno per creare delle industrie, e svolgere il lavoro; mentre se sono ignoranti, a poco goveranno le doti che possono aver ricevuto dalla natura.

Moltiplicando gli Istituti così detti superiori e trascurando gli inferiori, creeremo molte mediocrità superiori per lo più inutili a detrimento degli stromenti più preziosi della ricchezza sociale che sono gli operai intelligenti, senza i quali non si può sviluppare l'industria nè il commercio del paese.

Ministro degli Affari Esteri. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro degli Affari Esteri. Dopo i discorsi pronunciati dai miei onorevoli Colleghi mi permetterà l'onorevole Senatore Bixio di rispondere con breviparole a quella parte della sua interpellanza che più specialmente mi riguarda.

Io mi associo ad una gran parte delle considerazioni che ha svolto l'onorevole Senatore, il quale ha studiato con tanta predilezione e con tanto amore il problema così importante a cui si unisce tanta parte del nostro avvenire: il problema dello sviluppo degli interessi italiani all'estero.

Affretto io pure coi miei voti il momento in cui il principale compito del Ministro degli affari esteri del Regno d'Italia sarà quello di occuparsi della politica commerciale del paese.

L'onorevole Bixio ammetterà però che io non mi sono trovato in queste circostanze, e che nelle condizioni in cui da un tempo ormai troppo lungo si è trovata l'Europa, ogni questione era sospesa, ogni trattativa doveva naturalmente essere paralizzata da terribili problemi che si imponevano da vicino ad ogni Governo e ad ogni popolo.

Poichè i primi tentativi di linee di navigazione verso l'estremo Oriente, devono e meritano essere incoraggiati e poichè è un voto comune che l'operosità dei navigatori italiani si rivolga per quella grande via del commercio del mondo, il Governo sente certo tutta l'importanza della questione delle stazioni navali di cui ha prima parlato l'onorevole Senatore Bixio ed in seguito l'onorevole Senatore Menabrea. Io credo che una discussione in proposito non sarebbe forse ora opportuna, ma posso assicurare gli onorevoli Senatori Bixio e Menabrea che il Governo si occupa di quest'argomento, e che esso spera di poter trarre

un effetto utile per il paese e per la navigazione dall'iniziativa così opportunamente presa dall'onorevole Senatore Menabrea quando presiedeva il Consiglio della Corona.

Per bene assicurare una linea di navigazione, è certamente importante un sistema ed un ben ordinato servizio consolare.

L'onorevole Senatore Bixio mi ha chiesto se il Ministero intenda di stabilire dei consolati di carriera in tutti i principali porti dei mari dell'India.

Certo desidero io pure che i consoli funzionari dello Stato prendano per quanto sia possibile il posto dei Consoli locali; io però ho dei limiti nel bilancio, e limiti molto severi, e quindi il sistema al quale io debbo attenermi è quello di non stabilire consolati di carriera se non là dove vi è un avviamento o almeno un principio di avviamento di interessi italiani.

Il Ministero intende però proporre la creazione di un consolato a Singapore, e così noi avremo un consolato di carriera a Bombay, Singapore, Shanghai, e Yokohama. Si desidera pure di poter stabilire un consolato a Calcutta; per gli altri porti, si vedrà poi.

L'onorevole Senatore Bixio ha parlato altresì del Canale di Suez; certamente sarebbe desiderabile nell'interesse italiano, che le tariffe pel passaggio attraverso il Canale di Suez fossero abbassate, e si può prevedere nell'avvenire anche il riscatto di quel passaggio per mezzo di un consorzio internazionale, come fu fatto molti anni or sono per il Sund. È però una questione grave e complessa e che va esaminata nell'insieme dei vari interessi.

Ora, nello stato in cui ci siamo trovati era impossibile chiamare l'attenzione dei governi su questo argomento, specialmente quando una parte considerevole di queste trattative doveva naturalmente spettare alla Francia; ma posso assicurare l'onorevole Senatore Bixio che il Governo non perderà di vista questo argomento, e che esso entrerà cogli altri governi in uno scambio di viste per esaminare le condizioni di successo di queste trattative appena, passata questa bufera, saranno ricondotte nelle preoccupazioni dei governi, direi, dallo spirito dei nostri tempi le imprese della civiltà e della pace.

Presidente. Se non si fa veruna proposta...

Senatore Bixio. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Bixio. Mi affretto prima di tutto a rispondere all'onorevole Ministro Visconti e vorrei che la parola rispondesse al cuore quanto sento il bisogno di ringraziarlo in modo particolarissimo, e pieno di riconoscenza e per quello che ha detto perchè egli ha compreso la questione come io l'aveva posta.

Due sole cose vorrei raccomandargli ancora. Fra le raccomandazioni che io aveva poste a conclusione del mio discorso due altre particolarissime si riferivano al suo Ministero. Ho detto ieri, e ricordo che l'onorevole Ministro degli Esteri era presente, che sull'esem-

pio della Francia, dell'Inghilterra, della Germania e della Svizzera volesse il Ministro degli Esteri scegliere fra i Consoli di carriera quelli che si fossero distinti per lavori pubblicati nel Bullettino consolare, o per lavori noti al Ministero, e incaricarli d'uno studio commerciale industriale nei porti più importanti dell'Indo-China. Gli uomini non mancano certamente nella carriera. Il Ministro conosce assai più di me il suo personale: io posso dire e ripetere che esaminando il lavoro di taluni di essi si può arguire come il Lambertenghi, il Vignale, il Cattaneo possono disimpegnare la missione a cui accenno. Io pregherei il Governo a pubblicare regolarmente i loro rapporti. Occorrendo potrebbero essere accompagnati da un industriale purchè non fosse una Commissione (per amor di Dio, che non sia una Commissione!) Facendo così, noi non faremo niente di più di quello che ha fatto la Svizzera che è un paese che ha frontiere terrestri e parrebbe che non dovrebbe avere più interesse di noi a mettersi a contatto del mondo indo-chinese qualunque sia la floridezza delle sue esportazioni industriali. La seconda cosa è relativa alla Colonia di Sciotes.

In quanto poi alle risposte in generale fatte dagli onorevoli Ministri della Marina e di Agricoltura, Industria e Commercio, prima di tutto m'importerebbe di pregare l'onorevole Ministro della Marina a dirmi nettamente il suo pensiero.

Il porto di Taranto sarà nella mente sua un Arsenale dello Stato? Lo vuole? Lo si aprirà? L'arsenale militare di Napoli si leverà?

Egli ha dichiarato che nel suo concetto la posizione di Taranto era tale da dare piena soddisfazione ai bisogni della marina militare, sia per la posizione in sé, sia per la difesa, che non era da mettersi in dubbio.

Ma ho veduto una preoccupazione particolare riguardo ai danni che potrebbero venire a Napoli, e tutto questo mi ha fatto un certo senso....

« Il porto di Taranto è bello, dice il Ministro, ma bisognerebbe fare un progetto di legge e studiarlo bene: ma questo s'intende sempre che bisogna studiare un progetto che si presenta. Che cosa ha voluto dire il Ministro? Poi ha soggiunto:

« Castellammare ha delle industrie, Napoli ha degli operai, che sono necessari forse all'andamento della Marina commerciale ».

Se non fosse che l'apprezzamento dell'importanza delle industrie marittime che sono a Napoli, come ha detto l'onorevole Ministro, sarebbe una cosa che non mi offuscherebbe. Capisco che ciò si possa giudicare più o meno conveniente.

Io ho visitato Castellammare e Sorrento ed ho veduto con piacere che ivi si fanno bei bastimenti, ma non credo che le industrie marittime di quei paesi abbiano a soffrire se si trasporti via da Napoli l'arsenale militare.

Io non credo che da qualunque punto di vista si vogliano considerare quelle industrie, possano dar ra-

gione di impedire la elaborazione di un progetto definitivo.

Si spieghi più chiaro l'on. Ministro; proporrà sì o no di togliere l'arsenale da Napoli per portarlo a Taranto?

Io sono il primo a riconoscere che i lavori fatti pel prolungamento del molo di Napoli sono degni di lode e grandiosi; e così dicasi del prolungamento del molo di Palermo. Posso soggiungere che per quanto io abbia cercato dei confronti in altre nazioni, ed anche in Inghilterra, ho trovato che quei lavori superano qualunque altro di simil genere. Quei moli, costruiti a quella profondità, sono lavori colossali; ma tutta l'area che è riparata dal molo di Napoli e anche quella che lo sarà quando l'altro molo sarà costruito dall'altra parte, sono necessarie al porto commerciale di quella città.

Disgraziatamente a Napoli non si può parlare con tutti di questo argomento: chi non è nato in quelle regioni e che esponga una convinzione come la mia, è sicuro di ferire la suscettibilità di molti, i quali credono che si abbia soltanto lo scopo di togliere a quella città una fonte di guadagno od una gloria! che le si voglia portar via qualche cosa di utile, mentre invece si perora per il vantaggio del porto commerciale.

C'è la stessa preoccupazione a Napoli che c'era una volta a Genova. Io rammento che uomini onorandissimi per ingegno e posizione si allarmavano quando si parlava loro di togliere la Darsena dal porto di Genova.

È proprio vero che quando si osservano le cose in un orizzonte ristretto, non sotto il punto di vista dell'interesse generale del paese, facilmente si perde la bussola, come si suol dire.

A Napoli, da una parte i membri della Camera di Commercio, gli armatori, i capitani marittimi, e tutta la parte propriamente addetta al Commercio, alla banca, agli affari, per quanto mi consta, sono favorevoli a che sia tolto l'arsenale.

Dall'altra taluni della cittadinanza propriamente detta, gentiluomini, membri del Consiglio provinciale, del Consiglio comunale, e taluni altri che corrono dietro alla popolarità, ma che tutti insieme considerano questa questione dell'arsenale di Napoli da un punto di vista tutt'affatto particolare, in cui il commercio e la marina non entrano per nulla, si oppongono a questa traslocazione domandata dal commercio.

Io ho voluto rendermi conto di questa questione, giacchè mi tocca in modo particolare perchè io debbo caricare a Napoli, in conseguenza è necessario che io sappia se vi sarà modo celere, sì o no.

In termini generali poi, e per pronunziarmi sebbene a molte cose non siasi risposto, dico che comprendo la riserva del Governo in riguardo alla questione che mi sta a cuore ed alla diplomatica e velata dichiarazione data dal Ministro della Marina. Sono abbastanza

uomo di Governo per capire la posizione in cui si può trovare il Governo sotto questo rapporto, ma non posso dichiararmi soddisfatto dell'opposizione fattami dall'onorevole signor Ministro di Agricoltura e Commercio evidentemente a nome de'suoi colleghi, circa ai premi per le Case che si stabilirebbero nelle Indie e per le navi che si costruirebbero oltre una certa portata a vapore, e nello Stato e per il premio per l'esportazione del e mer. i nazionali e nazionalizzate. Alle speciose obiezioni del Ministro del Commercio risponde:

Io ho avuto l'onore questa stessa mattina di presentare all'on. sig. Presidente del Consiglio un negoziante di una Casa primaria di Genova che da molti anni fa affari colle Indie, la Casa fratelli Baccicalupo e figlio.

Il Capo di questa Casa ha un figlio già ufficiale di Marina militare che per bisogni di famiglia si è ritirato dal servizio. Ebbene egli si è presentato al Governo dicendo: Noi stiamo facendo un carico in questo momento, sopra un bastimento di grossa portata che sarà oltre le 1000 tonnellate, un carico di generi del nostro paese.

Abbiamo ultimato i nostri contratti per le diverse merci a Torino, a Genova, a Chiavari, in Toscana, in Lombardia, abbiamo completato il nostro carico intero di generi che manderemo (cosa che mi parve singolare) con un bastimento a vela pel Mar rosso: lavoriamo da molti anni con Calcutta; vi abbiamo una Casa con cui siamo in società d'affari, e noi vogliamo andare non per l'antica via del Capo, ma per la via dell'Istmo, perchè più breve e perchè vogliamo sperimentarla.

Io non ho mancato di dire loro: ma perchè non scegliete un bastimento misto; servitevi, se ne avete, di bastimenti vostri oppure noleggiatene.

Quanto al noleggiarne non ce ne sono di pronti, bisognerebbe prendere dei bastimenti stranieri, ma ci persuade di più il nostro materiale: noi domandiamo al Governo se, trattandosi del primo bastimento a vela che va a fare una navigazione in quelle regioni, e che sarà forse il principio d'una linea che verrà dietro, e che metteremo, domandiamo se il Governo non crederrebbe di darci un ajuto che corrisponda in qualche modo alle gravanze del passaggio di Suez, e siccome si tratterebbe di circa 1000 tonnellate di merce, che potranno anche essere 1400 di porto in generi del paese, e preparate nel paese, chiediamo un premio.

Dunque questa possibilità commerciale si mostra malgrado l'opinione dell'onor. Ministro del Commercio che parve sorprendersi della mia ricerca del salgemma, quasi che, malgrado tutte le mie indagini, non avessi veduto altra merce possibile, o avessi dovuto cercarla qua e là mentre non ho accennato al salgemma che come parte di carico per la stabilità, e appunto come si fa per la *combinazione* d'ogni carico per la parte peso, che è sempre un pensiero quando vi si vuole guadagnare un nolo certo.

Pare che il Ministro del Commercio dubiti della possibilità dei nostri scambi.

Noi porteremo del granito di Sardegna e del Lago Maggiore, porteremo delle pietre da selciato: altri porteranno altre cose. Rubattino adesso trasporta pietre da selciato per Alessandria. Porteremo dei marmi: questo bastimento, di cui ho parlato, avrà per la stabilità sua 500 tonnellate di marmo lavorato in vari modi ed anche in parte statuario, dei bagni, delle tavole, delle marmette, potrebbe avere dei mattoni a vernice di Napoli, delle Ardesie di Liguria delle pietre da intaglio di Siracusa, pietra che avrà un gran smercio perchè la si lavora con grande facilità e s'industria poi in modo da resistere come lo si vede in tutti i monumenti ed avanzi delle antichità siciliane.

A tutte queste considerazioni altri risponde, ed il Ministro del Commercio, con dei precetti economici, precetti economici che per me valgono come i precetti della teologia, precetti che si leggono in libri aperti a' deboli e chiusi a' forti, come furono chiusi per l'Inghilterra fino al 1849, e che sono chiusi ancora agli Stati Uniti d'America, in Francia, in Olanda, in Spagna, e che certo se non hanno fatto la ricchezza di tutti, non sono per me la causa delle condizioni economiche e finanziarie di taluno dei popoli che ho ricordato.

Ad ogni modo qui non è il caso di massime generali costanti, ma di norme per casi speciali. Si tratta di aprire dei mercati chiusi fin qui alle nostre industrie. Si tratta di aiutare i primi che sentono venuto il momento di dar mano al lavoro e di aprire nuove vie di sbocco, nuove vie in paesi dove noi non abbiamo case di commercio stabilite, dove si parla una lingua che noi conosciamo poco; paesi dove chi vi è divenuto potente ha potuto valersi di quelli aiuti dei propri governi, aiuti che voi negate oggi con delle massime generali, che altri ha inventato dopo d'aver saputo acquistare la padronanza di mezzo mondo, e di aver reso l'intero mondo tributario, colle massime contrarie, a fondamento di Governo. Ma io vi intendo; voi volete dimostrare che siamo più ricchi che non siamo, per poi aver ragione di negare l'aiuto che vi si chiede. Ma voi, ve lo dichiaro, non ingannate neppure voi stessi.

Per conseguenza, io vi dichiaro di non essere soddisfatto delle risposte del Ministro del Commercio, che furono del certo incomplete come quelle del Ministro della Marina di cui prendo atto per quella velata dichiarazione a cui io mirava. Aspetterò che i fatti provino, riserbandomi a ritornare sull'argomento, quando mi sembrerà opportuno.

Il Senato ed il paese giudicheranno, io non ne faccio argomento di opposizione, ma vi dichiaro che non sono contento delle vostre dichiarazioni.

Presidente. Non essendovi alcun altro che domandi la parola, dichiaro esaurita l'interpellanza.

Ora verrebbe all'ordine del giorno l'interpellanza

del Senatore Amari all'onorevole Ministro dell'Istruzione Pubblica. Ma siccome per affari d'Ufficio questi ha dovuto assentarsi, l'interpellanza sarà rimandata ad una delle prossime sedute, se l'onorevole Senatore Amari non ha nulla in contrario.

Senatore Amari *prof.* Non ho nulla a dire in contrario.

Presidente. Annunzio il risultato della votazione segreta sul progetto di legge per la riforma degli uffiziali ed assimilati.

| | |
|---------------------|----|
| Votanti | 50 |
| Voti favorevoli . . | 48 |
| » contrari | 2 |

Duolmi dovere dichiarare al Senato che essendosi allontanati dall'Aula parecchi Senatori, non si è raggiunto il numero legale per cui in altra seduta si rinnoverà lo squittinio segreto sul medesimo progetto di legge.

Avverto i Signori Senatori che lunedì alle ore 3 pomeridiane vi sarà riunione in Comitato segreto.

Siccome si tratterà del nostro bilancio interno, e siamo già al primo aprile del 1871, così vede il Senato quanto sia importante che si tenga questa riunione sollecitamente.

La seduta è sciolta (ore 5 1/2).