

CONDIZIONI

L'abbonamento è obbligatorio per un anno e costa L. 5. — Pagamenti anticipati — Spedizione a domicilio Un numero separato Centesimi 5

Prezzo delle inserzioni da convenirsi

LA PROVINCIA

RASSEGNA DEGLI INTERESSI ECONOMICI

AVVERTENZE

Per associazioni, inserzioni od altro, rivolgersi alla Direzione del giornale *La Provincia*, presso la Segreteria della Camera di Commercio ed Arti di Trapani. I manoscritti non si restituiscono — Le lettere non affrancate si respingono

— ORGANO DELLA CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI DI TRAPANI —

Si pubblica il 30 d'ogni mese — Si spedisce alle Camere di Commercio del Regno, ai Municipi della Provincia, ed ai giornali che accordano il cambio — Spaccio in Trapani presso il sig S Bassi

ATTI DELLA CAMERA DI COMMERCIO

SUNTO dei verbali delle adunanze

N. XXXII

A 17 Giugno 1890

Tornata ordinaria

Presenti i signori Michele Cernigliaro, *ff da Presidente*, Leonardo Pilati Sammartano, Comm Giuseppe Pampelone, Antonino Pace, *Consiglieri*, Avvocato Mondini, *Segretario*, Prof Lorenzo Perfetto, *V Segretario Ragioniere*

1 La Camera provvede alla revisione ed approvazione del Conto Consuntivo 1889

N. XXXIII

A 1 Luglio 1890

Tornata ordinaria

Presenti i sigg Cav Uff Francesco Incagnone, *Presidente*, Cav Ingegner Nunzio Aula, *V Presidente*, Cav Antonio Spanò, Leonardo Pilati, Comm Giuseppe Pampelone, Antonino Pace, Michele Cernigliaro, *Consiglieri*, Avv Mondini, *Segretario*

1 Si provvede sulle pratiche di ordine interno e di contabilità

2 Si delibera lo svincolo della cauzione prestata dal Sensale in merci sig Spina Filippo, previa verifica dello adempimento delle condizioni all'uopo dalle leggi e dai regolamenti volute

3 Si sollecita presso la locale Intendenza di Finanza il disbrigo delle liquidazioni occorrenti in favore degli stabilimenti enologici della tassa sugli alchools per vini esportati all'estero

4 Si provvede in ordine a reclami e rimborsi per tassa Industria e Commercio

5 Si provvede alla revisione delle

liste elettorali commerciali 1890 dei Comuni di Trapani, Salaparuta e Castelvetro, ed in base ai criteri stabiliti con le deliberazioni 17 aprile 1888, 9 e 13 maggio 1890 (Vedi N 5 e 6 del Giornale) si approvano come infra le dette liste

a) Quella di Trapani con N 991 elettori,

b) Quella di Salaparuta con N 98 elettori,

c) Quella di Castelvetro con 320 elettori

Per le liste ancora mancanti di Poggioreale e di Mazzara si delibera interessarne il Sig Prefetto, in base all'art 47 della Legge Comunale e Provinciale,

6 Si delibera che nulla osta alla ammissione del sig Curatolo Michele di Paolo da Trapani, alle funzioni di Spedizioniere doganale in Marsala

7 Si provvede sulla richiesta di parere per la nuova tariffa dei dazi di consumo in Marsala

8 Si dà mandato alla Presidenza di rassegnare al Ministro un rapporto sulle nuove convenzioni postali e marittime, in base agli interessi di questa Provincia già illustrati con voti precedenti (V N 5 del Giornale)

9 Si delibera far voti perche il R. Governo non insista sull'obbligo fatto ai concessionari delle Saline di Sardegna di fornire da queste saline soltanto il sal marino abbisognevole al servizio della privativa

10 Sul parere richiesto dalla Prefettura in ordine alle opposizioni dei Comuni interessati alla manutenzione del porto di Mazzara, si delibera

a) di reiterare il voto per la definitiva collocazione di quel porto in terza classe, in base ai diritti acquisiti,

b) di respingere come infondate le dette opposizioni

Il Segretario
AVV MONDINI

Allegato al Verbale 15 Luglio 1890

Relazione sulla classifica del porto di Mazzara — Competenza dei Comuni interessati alla manutenzione di quel porto

Il Sig Prefetto, con Nota 26 Giugno 1890, in nome del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici chiede alla Camera il suo parere in ordine ai reclami dei Comuni di questa Provincia già designati come interessati alla manutenzione del Porto di Mazzara, e quindi in ordine al ricorso del Consiglio Comunale di Mazzara del 29 Aprile 1889 circa la classificazione di quel porto

E uopo premettere alcune osservazioni preliminari, e un po' di storia

In base alla Legge 16 Luglio 1884 N 2518 sui porti, pubblicata indi in testo unico con R Decreto 2 Aprile 1885 N 3095, la classificazione dei porti del Regno doveva considerarsi come obiettivo assolutamente indipendente dalla distribuzione delle spese di manutenzione occorrenti per ciascun porto, tra le Province e i Comuni interessati. Infatti, i criteri dei due provvedimenti, sono molto differenti, e logicamente la classificazione commerciale doveva precedere lo esame della competenza rispettiva dei Comuni e delle Province nelle spese di manutenzione, tanto che, indipendentemente da ogni questione di competenza, l'art 3, terzo capoverso, provvede al caso di una possibile variazione di classifica alla quale un porto potrebbe aspirare nello avvenire. E logicamente poi dovrebbe ritenersi così, perche la classifica dei porti è argomento d'interesse generale, mentre la competenza nella partecipazione alle spese di manutenzione e di interesse particolare, e la legge mirò ad

impedire che sotto il pungolo di un me- schino interesse di finanza, o forse di campanile, un piccolo Comune non in- sorgesse ad ostacolare la definitiva clas- sificazione di un porto.

Tanto è vero questo concetto, quanto la tabella della classificazione dei porti, compilata in seguito alla pubblicazione della nuova Legge, indipendentemente dalla tabella della ripartizione delle spese tra Comuni e Province interessate, fu fatta sulle proposte degli Uffici del Ge- nio Civile, approvata dal Consiglio Su- periore dei Lavori Pubblici e dalla Com- missione mista permanente e sottoposta all'approvazione del Consiglio Superiore dell'Industria e del Commercio, il quale, sulla relazione dell'On. Boselli, l'appro- vo nella sua Sessione ordinaria del 1885.

Ora in questa tabella il porto di Maz- zara, che era di 4^a classe sotto l'impero della legge precedente (classe, si noti bene, la quale corrisponde alla 3^a della nuova Legge, perchè la 2^a classe anti- camente riguardava i porti di rifugio, oggi costituiti in categoria a parte), si colloca nella 3^a, osservando che tale clas- sificazione era in relazione al suo mo- vimento commerciale, costato in ton- nellate 12038 nel 1881, 12303 nel 1882 e 14088 nel 1883, di merci imbarcate e sbarcate.

Ma contemporaneamente a questo la- voro, se ne faceva un altro: la compi- lazione della tabella delle competenze dei Comuni e delle Province nelle spese per porti.

Questa inchiesta fu iniziata nel 1884 in base ad un errore, per il quale tutti, le Camere comprese, furono chiamati a stabilire quali fossero i Comuni e le Province interessati al mantenimento di ogni porto, senza distinguere la mag- giore o minore prevalenza di essi in ri- guardo a questo più che a quel porto. Ne venne che il lavoro riuscì imperfetto, e difficile assai la designazione equa della competenza di ciascuno, in modo che il Ministero riaprì l'istruttoria nel 1887, e la Camera, sul parere espresso da una Commissione all'uopo nominata, e su relazione del sottoscritto, a 29 ot- tobre 1887 riferì che, in base ai nuovi criteri stabiliti dal Ministero, i Comuni che prevalentemente si servono del porto di Mazzara, e quindi che sono interes- sati al suo mantenimento, sono Cam- pobello di Mazzara, Castelvetrano, Par- tanna e Santa Ninfa, i quali, si noti bene, non figurano più come interessati nel mantenimento di alcun altro porto.

Intanto sin dal Dicembre del 1886 il Consiglio Comunale di Mazzara recla- mava contro un provvedimento di cui

aveva avuto sentore, per il quale anzi- che nella 3^a classe, come di dritto, il suo porto era lasciato alla 4^a. E la Camera nostra, pur facendo le meraviglie che si mettesse in dubbio la classificazione dif- finitiva del porto di Mazzara in 3^a classe, a 1 Febbraio 1887 raccomandava il re- clamo al Sig. Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio. E nel 1889, a 22 Aprile, il predetto Consiglio Comu- nale tornò alla carica, presentando lo stesso reclamo, che la Camera appoggiò con una deliberazione del 24 Maggio dello stesso anno. Ma con grande sorpresa il Sig. Ministro di Agricoltura e Commer- cio fe' conoscere che il Ministero dei Lavori Pubblici si determinò a lasciare in 4^a classe lo approdo di Mazzara, in considerazione che i Comuni chiamati a contribuire al suo mantenimento, si erano rifiutati!

Intanto, fortunatamente, in base alla richiesta comunicata dal Sig. Prefetto in data 26 Giugno 1890, pare che la pra- tica sia nuovamente tornata sub iudice, pare soltanto, perchè ormai in questa lunga questione dei porti, che con molto buon volere si è andata ingarbughando, ciò che in realtà si voglia o si faccia, non può tanto facilmente comprendersi.

Come presentasi oggi alla Camera, il quesito è questo: che cosa può obiet- tarsi alle opposizioni dei Comuni che non vogliono contribuire alle spese di manutenzione del porto di Mazzara?

Se non che, il complesso delle cose non potrebbe affatto consigliare l'asten- sione in riguardo a tutto ciò che con- cerne la classificazione del porto di Maz- zara. Crede il sottoscritto esser utile e doveroso per gl'interessi d'una città cospicua, come Mazzara, dire chiaramente al Governo che la classificazione di quel porto

1° è indipendente da ogni questione di competenza messa avanti più o meno fondatamente, dai Comuni che dalla Ca- mera fuon designati come interessati alla manutenzione di quel porto;

2° è fatalmente e necessariamente voluta dalla Legge 16 Luglio 1884, e quin- di non è più il caso di discutere o di tergiversare.

Che sia questione indipendente, lo pro- vi quanto precede, e si consideri che un porto non deve rimanere alla merce dei piccoli interessi contrari che volessero ostacolarlo.

Che sia fatalmente e necessariamente voluta per legge la collocazione del porto di Mazzara in 3^a classe, lo provi il con- cetto generale della classificazione odier- na, e il raffronto tra le due classifica- zioni, in base alle due leggi, la prece- dente e questa.

Per la legge precedente i porti com- merciali erano segnati in tre classi, che corrispondevano alla prima, terza e qua- rta, la seconda riguardante i porti di ri- fugio. E quindi, tranne che non si vo- glia far perdere i dritti acquisiti, quel porto che era in 4^a classe con l'antica legge, deve, non già può, esser passata in 3^a con la nuova. Lo provi l'appro- vazione che questa collocazione ottenne per parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Commercio nel 1885. Lo provi da ultimo il fatto che il tonnellaggio delle merci imbarcate e sbar- cate annualmente nel porto di Mazzara supera le 10 mila tonnellate annue.

In conseguenza di che, sarebbe cor- rispondente alla equità, ed in armonia coi precedenti deliberati il voto della Camera di Commercio pel mantenimento del porto di Mazzara in 3^a classe, indi- pendentemente da ogni questione di com- petenza nelle spese di manutenzione.

Ed ora alla rassegna delle ragioni op- poste dai singoli Comuni circa alla ri- spettiva loro competenza nelle spese ri- guardanti il porto di Mazzara.

Non occorre chiarire che la Camera di Commercio, quando si pronunciò sul riguardo tanto nel 1884 che nel 1887, lo fece previo un coscenzioso e non breve lavoro, ed una discussione importantis- sima.

Campobello rifiuta il concorso.

1° Perchè non trarrebbe alcun van- taggio dalla collocazione del porto di Mazzara in 3^a classe,

2° Perchè essendo vicino alla sta- zione ferroviaria, di essa si serve per il trasporto dei suoi prodotti,

3° Perchè producendo il Comune gli stessi generi che si producono in Maz- zara, questo porto non può agevolare lo sviluppo del commercio, molto più che ne è distante 15 chilometri circa.

A queste ragioni il Genio Civile ob- bietta.

1° Che il collocamento in 3^a classe del porto di Mazzara farebbe diminuire le spese alle quali sarebbero sempre chiamati i Comuni interessati, qualora rimanesse in 4^a classe.

2° Che dato anche il servizio ferro- viario in pro di Campobello, non puossi escludere lo sbocco marittimo vicino, che è quello di Mazzara, per lo inoltro dei prodotti.

3° Perchè breve ed agevole è la co- municazione quando si tratta di un per- corso di 15 chilometri per ferrovia tra i due comuni, di cui uno è fornito di porto che agevola le importazioni e le esportazioni.

Castelvetrano rifiuta il concorso.

1° Perché non vede giustificata né opportuna la nuova classificazione del porto di Mazzara,

2° Perché essendo provvisto di stazione, il suo commercio si svolge con Trapani e Palermo,

3° Perché ritiene esorbitante la quota attribuitagli

Il Genio Civile contrappone

1 Che non compete ai Comuni ritenuti interessati il contrastare una classificazione già stabilita in base a dati di fatto

2 Che Castelvetrano non può affatto escludere la sua partecipazione nel movimento portuario di Mazzara, specialmente per l'esportazione dei suoi vini, Mazzara essendo assai più vicino che Trapani e Palermo

3 Perché la quota di concorso fu determinata in base agli elementi di fatto, a mente di legge.

Partanna rifiuta il concorso

1° Perché il porto di Mazzara e in cattive condizioni tecniche e nautiche,

2° Perché il movimento suo è esclusivamente agricolo e non commerciale,

3° Perché è Comune interno, di montagna,

4° Perché se Castelvetrano non ha interessi con Mazzara, molto meno ne ha Partanna,

5° Perché la quota assegnata, può col tempo divenire un onere insopportabile;

6° Perché se è facile pel Governo imporre nuovi oneri ai Comuni, difficile e per questi il sobbarcarvisi

Il Genio Civile contrappone

1 Che il collocamento in 3ª classe del porto di Mazzara è fatto appunto per migliorarne le condizioni

2 Che i prodotti agricoli di un paese si servono degli sbocchi marittimi

3 Che l'essere comune interno accresce il bisogno degli sbocchi marittimi

4 Che non è da invocarsi l'esempio di Castelvetrano per provare la mancanza d'interesse proprio nella manutenzione di un porto

5 e 6 Che l'eccessività della quota assegnata e le difficoltà delle finanze comunali, non han che fare con un provvedimento d'interesse generale, qual'è la manutenzione dei porti

Finalmente Santa Ninfa rifiuta

1° Perché non si giova del porto di Mazzara,

2° Per la vicinanza della ferrovia,

3° Perché non produce altro che ciò che serve al proprio consumo,

4° Perché per le importazioni si serve solo di Palermo

Il Genio Civile contrappone.

1 Che il concorso è obbligatorio, quindi è con argomenti e con prove che si può distruggere ogni criterio che ha servito a stabilirlo

2 Che il commercio per ferrovia è sempre più costoso

3 Che non può ammettersi l'asserzione riguardante l'esclusività delle relazioni col lontano porto di Palermo

Ecco quanto il sottoscritto può riferire in ordine a questa pratica

Trapani, 14 Luglio 1890

AVV. MONDINI
Segretario Relatore

INDUSTRIA E COMMERCIO DEL SAL MARINO

Nello appalto per la coltivazione delle saline di Sardegna, e per la fornitura del sal marino alla Privativa, fu fatto obbligo alla Navigazione Generale Italiana, che ne ottenne l'aggiudicazione, di servirsi soltanto del sale prodotto nelle saline di Sardegna per sopperire alle forniture abbisognevole alla Privativa stessa.

Noi ignoriamo, né sapremmo indovinare, per quali ragioni tecniche od economiche il Ministero delle Finanze abbia creduto di dar questo obbligo alla Società assuntrice, molto più che questa Società, in base a tale obbligo, si trova preclusa ogni via a giovarsi delle fluttuazioni dei mercati saliniferi, in modo che essa e costituita in fatto, ed a suo rischio e pericolo, nella condizione di semplice amministratrice del Governo nella coltivazione delle saline di Sardegna.

Quel che sappiamo è che questo obbligo imposto alla Società assuntrice danneggia in modo enorme tanto il mercato di Cagliari, che quello di Trapani.

Il mercato di Cagliari è danneggiato nel senso che dovendo destinare il suo sale alla Privativa, viene a perdere nella quasi totalità il commercio estero, e con esso tutte quelle fonti di lavoro e di guadagno che ad un tale movimento sono connessi. E non sappiamo con quanta equanimità di criteri si sia voluto imporre questo grave nocimento a quella nobilissima regione italiana, già così duramente provata da crisi economiche ed agrarie, purtroppo persistenti.

Il mercato di Trapani, d'altro canto, viene con questo provvedi-

mento malmenato in modo orrendo, vedendo preclusa la via ad una enorme quantità del suo principale prodotto di esportazione di quella antica ed importante collocazione, sinora goduta.

Per formarci un esatto criterio di questo danno, è uopo riflettere che all'industria del sale in provincia di Trapani, è inerente un interesse di primissimo ordine, che riguarda non solo e non tanto lo svolgimento della ricchezza dei produttori, ma ben pure quello dell'attività delle classi lavoratrici, oggidì, a parole, tanto care a tutti, e tanto degne di considerazione e di benevola tutela, perché in realtà costituiscono una delle forze vive del paese, è inerente lo interesse del movimento marittimo del nostro porto, dal doppio punto di vista dell'attività del suo materiale, e dallo svolgimento delle operazioni marittime.

Non è da dimenticare infatti che la media annuale del sal marino che da Trapani usciva per bisogni della Privativa, è stato sinora di ben 40 mila tonnellate. Impedire che questa non leve quantità di prodotto possa avere il suo sbocco, diremmo quasi, naturale, significa depreziare il valore medio della produzione offerta ai diversi mercati di consumo, e quindi forzare i produttori ad una diminuzione di coltivazione, significa conseguentemente diminuire le risorse delle classi lavoratrici, sia nella coltivazione stessa, come nel caricamento, nel trasporto, e in generale nel movimento commerciale in di emergente, significa infine diminuire lo svolgimento d'affari del nostro navilio, e la perdita pel porto d'un buon contingente di bastimenti e di tonnellaggio di merci imbarcate.

A tutto questo si aggiunga che i consumatori delle provincie napoletane e venete, use a servirsi del sale proveniente da Trapani, mal si adatterebbero ad esser provviste di sali di altre provenienze.

Tutte queste considerazioni han determinato la nostra Camera di Commercio, nella tornata del 15 luglio ultimo, a far voti al Governo per ottenere che non si voglia insistere nell'obbligo fatto alla Navigazione Generale Italiana, di fornire alla privativa soltanto sale prodotto nelle saline di Sardegna, augurandosi che quella benemerita Società volesse non opporsi al conseguimento di questo voto.

Siam lieti intanto di rilevare dalle *Informazioni della Tribuna* (4 agosto 1890, N 211), che il Sig. Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio abbia appoggiato presso il Ministero delle Finanze, ove trovasi ora in esame, il voto della nostra Camera di Commercio.

Nello interesse dei produttori enologici di questa Provincia, stimiamo opportuno riportare dal pregevole *Bollettino della Società dei viticoltori Italiani* il seguente articolo

L'INDUSTRIA DEL MOSTO CONCENTRATO

Il nostro *Bollettino* si è occupato varie volte dell'industria dei mosti concentrati, che sta per acquistare notevole sviluppo in Italia, e ne ha messo in rilievo l'importanza tecnica col far conoscere il risultato degli esperimenti fatti presso la Cantina sperimentale della Società dei viticoltori, nonché l'impressione favorevole prodotta in quanti ebbero l'occasione, durante l'ultima Assemblea generale, di fare la degustazione dei prodotti ottenuti.

Volendo ora fare qualche considerazione dal punto di vista commerciale ed economico, è opportuno ricordare brevemente ciò che al riguardo si è detto, ed accennare i risultati degli esperimenti fatti.

Sin dal novembre del 1889 furono iniziate delle prove nella Cantina sperimentale della Società su mosto concentrato inviato dalla Ditta Frat. Favara di Mazzara del Vallo (Sicilia), mosto preparato con un apparecchio ideato dagli stessi signori Favara, col quale ottengono la concentrazione ad una temperatura relativamente bassa, in una caldaia a doppia parete riscaldabile col vapore, nella quale il mosto da concentrare vien sempre mantenuto in uno stato di forte e rapida agitazione.

Si avea di mira principalmente di sperimentare se il mosto concentrato e ridiluito colla comune acqua potabile, ad un determinato grado percentuale di glucosio fermentasse completamente, e di più se l'aggiunta di fermenti di differente natura a questo mosto ridiluito inducesse notevoli differenze nei prodotti finali.

Circa la prima parte degli esperimenti e risultato all'evidenza che il mosto concentrato e ridiluito convenientemente fermenta completamente, cosa del resto già stata constatata dalle prove fatte, anche

in proporzioni più grandi, presso la Cantina sperimentale di Barletta e presso le scuole di enologia di Avellino, Cagliari e Conegliano.

In quanto poi alla prova se l'aggiunta di fermenti dissimili inducesse differenze nei prodotti finali, possiamo dire soltanto che differenze si sono constatate, e tali da far ritenere, almeno in alcuni casi, il prodotto come fosse ottenuto quale vino della regione dalla quale proveniva il fermento aggiunto, fatto questo, sul quale presso parecchie Stazioni chimiche agrarie sono iniziati nuovi studi, e che è stato comprovato anche da splendidi risultati ottenuti da esperimenti eseguiti presso il laboratorio dei fratelli Favara e di cui ho potuto degustare i prodotti nel loro stabilimento di Mazzara.

A questa rapida rassegna deve aggiungersi l'annuncio comunicato che il tentativo, in linea sempre d'esperimento, fatto nei possedimenti italiani in Africa, col mosto ridiluito, fatto fermentare ed indi filtrato e messo in consumo, ha dato soddisfacenti risultati.

Di fronte a questi primi risultati ci sembra veramente il caso di richiamare l'attenzione dei viticoltori del nostro paese, e specialmente di quelli meridionali, sull'avvenire industriale e commerciale che parrebbe sia riservato ai mosti concentrati.

La questione enologica in Italia è molto complessa, ed astrazione fatta dei danni provocati in Sicilia e nelle provincie meridionali dalla chiusura del mercato francese, il disagio complessivo che travaglia ancor oggi la produzione vinicola, benché non sia più allo stato acuto e però sempre grave.

Se per produzione vinicola dovesse solamente intendersi l'utilizzazione industriale e commerciale dei vini di lusso o fini da pasto, il disagio non sarebbe, né potrebbe essere tale qual'è, perché tali vini rappresentano un ramo d'industria oltre ogni credere considerevole, pur formando piccola parte soltanto della massa della produzione vinicola.

La produzione vinicola siciliana invece oggi è in modo assai più considerevole rappresentata da quella massa ingente costituita dai vini comuni, la maggior parte dei quali viene fornita da quelle ubertose contrade cui faceva prima centro la considerevole esportazione diretta in Francia. Ora tutto cotesto vino, tolta una parte relativamente piccola che sempre si è esportata nell'Italia settentrionale, e quella che serve a sopperire alle richieste degli stabilimenti che confezionano vini di lusso, non ha altra risorsa, tranne in casi eccezionali, che nel consumo interno locale.

Il caso eccezionale si è ottenuto un po' quest'anno, per le richieste avvenute dall'Italia settentrionale, a causa della

infezione peronosporica che indusse col gravissimi danni; però dai fatti risulta che, sia per l'enorme quantità del prodotto, sia per la sua natura speciale, sia anche per le difficoltà che incontrano coloro che intendono concorrere ai premi di esportazione, i vini comuni della località, più non potendo esportarsi in Francia, rimangono invecchiati, spesso inutile ingombro nelle cantine dei produttori. La questione è molto seria, e si riannoda ad una serie di fatti economici che sarebbe troppo lungo ricordare. A questo proposito è utile accennare che le provincie meridionali, e specialmente la Sicilia, da molti anni, e quando altre produzioni già così fiorenti cessarono di essere remunerative, si dedicarono alla produzione vinicola, trasformando completamente l'indirizzo dell'industria agricola. E ciò ebbe luogo con impiego di capitali anticipati da Istituti di credito tutt'altro che agricoli, in guisa che la minima perturbazione nel mercato vinicolo, fatalmente ed inevitabilmente produsse ed accentuò il disagio da tutti conosciuto.

In questo stato di cose l'industria dei mosti concentrati si presenta coll'obbiettivo di dedicare alla esportazione della Sicilia l'esuberante della produzione vinicola che tende sempre più ad aumentare. Si propone questa industria di esportare il prodotto non già coi modesti intendimenti che vagheggiavansi un tempo, quando ai nostri vini era aperto il mercato francese, vale a dire quelli di servire come materia greggia esclusivamente da tagliarsi con altri vini, bensì come prodotto per se stante, resistente ad ogni difficoltà di trasporto, adoperabile dovunque, ed utilizzabile tanto come vero tipo di vino neutro, quanto da adattarsi a qualsiasi gusto come pure come materia edulcorante da rinforzare mosti deficienti di glucosio.

E da ritenersi che un largo avvenire sia riservato a quest'industria, merce la quale sorge la possibilità di aprire nuovi centri alla esportazione della nostra produzione vinicola.

Quest'industria, stante la ripulsione che in generale si constata nei produttori a vendere l'uva, non potrà essere tentata che solo da chi possiede vigneti considerevoli, tali da far contare sopra un'ingente massa di materia prima, o da chi si adatti a pagarla bene, cosa attualmente piuttosto grave, coi prezzi elevati che corrono.

E da augurarsi pertanto che presto la concentrazione dei mosti assuma sviluppo tale da far svanire qualsiasi pericolo di crisi di abbondanza nel mercato vinicolo siciliano, tanto più che, a preferenza di tenere nelle proprie cantine del vino d'incerta conservazione, sarà sempre di maggiore vantaggio il potere disporre di un prodotto di minore ingombro, inalterabile e conservabile per lungo periodo di tempo.

SALVATORE MONDINI

VINCENZO SARACENI, Gerente respons.

Tipografia Gius. Gervasi-Modica