

seduta alle 10 domani mattina, per discutere il disegno di legge per modificazione della legge sull'amministrazione e contabilità generale dello Stato. Non sorgendo obiezioni, pongo a partito questa proposta.

(È approvata.)

Continua la discussione della tariffa doganale.

Presidente. Proseguiamo intanto la discussione della tariffa generale.

La facoltà di parlare spetterebbe all'onorevole Zeppa, che cede la sua volta all'onorevole Baccarini.

L'onorevole Baccarini ha facoltà di parlare.

Baccarini. Onorevoli colleghi, voi non vi aspettate certamente che io prenda a parlare sul merito intrinseco del disegno di legge in discussione; chè mi ricordo bene il *ne sutor ultra crepidam*. Però alcune attinenze alla questione dell'industria nazionale largamente trattate da altri oratori, e più specialmente dalla splendida relazione dell'onorevole Luzzatti, mi prestano opportunità di ritoccare brevemente un tema che fu discusso con molta competenza dall'onorevole Boselli nella seduta del 9 aprile, e con lui da altri nostri egregi colleghi. Ebbi allora occasione di rispondere dal banco dei ministri confermando alcuni appunti che essi avevano fatti alla società delle Meridionali per inadempite condizioni dei contratti. Tre giorni dopo, la società delle Meridionali, usando a suo modo del suo diritto, fece distribuire a stampa una risposta alle dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici. Ora, siccome io ho per abitudine d'adempiere ai miei doveri a qualunque costo e contro chiunque, parlando sempre "per ver dire non per odio d'altrui, nè per disprezzo", così non ho creduto di poter lasciar correre, sia pure in buona fede, una specie di scambio alla pubblica opinione sopra le mie affermazioni.

Essendomi mancato il tempo, e più che il tempo, l'opportunità di rispondere dal banco dei ministri, il mio egregio successore consentirà che lo faccia, quasi per fatto personale, dal mio banco di deputato. È questione di fatti e non intendo sollevarne di altra specie.

Con la lettera a stampa firmata dall'egregio rappresentante tecnico della società delle ferrovie Meridionali, lettera che voi tutti avrete ricevuta, si intese di rispondere "alle accuse formulate dal ministro contro la società stessa:

"1° per inadempimento delle antiche concessioni; 2° per la non osservanza dei patti stipulati colla convenzione del 28 aprile 1881, per avere nel trien-

nio 1881-83, senza sufficiente giustificazione, affidato all'estero delle forniture per la complessiva quantità di 1374 veicoli, riservandone nello stesso periodo di tempo, solo 124 all'industria nazionale; 3° per rifiuto di concorrere alla costruzione del treno reale, se non si facesse costruire in America. „ Lascio questa terza parte perchè amo di non ritornarvi sopra, non trattandosi di diritto dello Stato verso la società.

Mi limito alle due precedenti, e ancora più esattamente, alla seconda, perchè la prima era veramente fuori di luogo.

Ricorderà la Camera che io trassi in campo la inescuzione della antica convenzione del 1862, che obbligava la società a costruire uno stabilimento a Napoli, non per farne una accusa alla società delle Meridionali in senso proprio, ma per cavarne un argomento di poca lode per essa quanto al presente.

Mentre, per 20 anni, aveva dato lavoro allo stabilimento nazionale di Pietrarsa, precisamente dopo il rinnovato patto del 1881, non aveva dato più nulla.

Questo dissi e questo ripeto: e poichè si asserisce che, nei 20 anni furono fatti costruire 3357 veicoli allo stabilimento di Pietrarsa, io dovrei fare la detrazione di un mezzo migliaio, che provennero dalle linee Napoli-Castellammare e Ancona-Roma.

Rettificata così la prima risposta, passo alla seconda che è quella veramente che interessa. E interessa perchè l'industria nazionale ha per me una grande importanza in questa materia, che è di quelle, le quali io credo noi dobbiamo coltivare, perchè possiamo farlo utilmente. Si tratta di una industria che io credo possa prosperare nel nostro paese, senza nulla forzare, e soltanto che ci si metta un po' di buona volontà.

L'egregio rappresentante della società scrive:

"L'onorevole ministro ha dichiarato che la società commise all'estero 1374 veicoli, serbandone all'industria nazionale soli 24, aumentati più tardi di altri 100. Il fatto è vero e si è verificato in un periodo trascorso dal 1881 al gennaio 1883, ma i 124 divengono 3485, con l'aggiunta di 3357 costruiti in paese prima del 1881. „

Il periodo anteriore al 1881 è fuori questione perchè non ha nulla a vedere coll'argomento. Intanto resta provato, per confessione medesima della società, che dal 1881 in poi, 1374 veicoli furono commessi fuori d'Italia ed io aggiungo 56 locomotive o 51 se ben ricordo.

Poteva, doveva far ciò la società? La società