

Miceli, ministro di agricoltura e commercio.
È lei.

Grimaldi, ministro delle finanze, interim del tesoro. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Grimaldi, ministro delle finanze, interim del tesoro. Mi consenta la Camera un'ultima dichiarazione.

Io non intendo di scendere alla questione degli Istituti, che compongono il Credito fondiario; riterrei questa discussione ora non conveniente per il potere esecutivo...

Diligenti. Ma è necessaria per il paese e per il credito nazionale, signor ministro.

Grimaldi, ministro delle finanze, interim del tesoro. ... e molto meno per il Parlamento.

Lascio stare quel che si è detto o non detto altra volta.

La Camera ha ora dinanzi a sé una legge, e giudicherà del modo con cui il Governo l'attuerà; cioè come il Governo farà la concessione. Quando il Parlamento troverà che il Governo si è discostato dalla legge generale, come il Codice di commercio, o dalla legge speciale, come quella sul Credito fondiario, allora soltanto avrà il diritto di rivolgere le sue censure al potere esecutivo. Del resto, dacché abbiamo rimandato la discussione al 10 febbraio, mi pare non conveniente continuarla ora; poichè il peggiore dei sistemi per i Parlamenti è quello di trattare gli argomenti per metà: quando dobbiamo trattarli, trattiamoli per intero.

Presidente. Rimane quindi stabilito che le tre interpellanze degli onorevoli Diligenti, Fagioli e Ferraris saranno svolte il giorno 10 febbraio.

(Così rimane stabilito).

Svolgimento di una interpellanza del deputato Colombo.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Svolgimento della interpellanza del deputato Colombo ai ministri dell'interno e dei lavori pubblici.

L'interpellanza è in questi termini: " Il sottoscritto chiede d'interpellare gli onorevoli ministri dell'interno e dei lavori pubblici sui provvedimenti che potrebbero dare lavoro agli operai disoccupati delle officine meccaniche nazionali. "

L'onorevole Colombo ha facoltà di svolgerla.

Colombo. È nota la questione sulla quale ho chiamato l'attenzione del Governo. Purtroppo la ragione di urgenza che mi ha indotto nello scorso mese a presentare la mia interpellanza ai mini-

stri dei lavori pubblici e dell'interno sussiste ancora oggi.

Le fabbriche nazionali di macchine si trovano ancora in istato di grave crisi. A Milano, a Torino, dovunque l'industria meccanica era in fiore, vi sono migliaia di operai senza lavoro. I pericoli che minacciano l'ordine e la sicurezza sono continui e gravissimi.

Le cause di questo stato di cose sono parecchie; la principale è il disagio economico in cui si trova il paese, il quale, oppresso da tasse, non può sopportare tutto il peso del suo bilancio della spesa. Ma contribuisce anche a creare lo stato presente dell'industrie, e specialmente lo stato dell'industria meccanica, l'insufficiente azione del Governo.

Il Governo dispone per l'Amministrazione dei lavori pubblici e per le Amministrazioni della guerra e della marina di una gran massa di lavori che potrebbero dare un alimento continuo alle officine nazionali, quando ci fosse un criterio direttivo, quando i ministri avessero un chiaro concetto della situazione industriale del paese. Ma non è mai avvenuto così; non si è mai riusciti ad assicurare un lavoro continuo alle officine per le forniture dello Stato.

Da una parte c'è stato un eccesso di protezione, dall'altra invece un assoluto difetto di tutela per le nostre industrie. Così per il materiale della marina come pel materiale fisso delle ferrovie, si è data all'industria del ferro una protezione che io persisto a credere eccessiva, poichè si sono gravate le rotaie di un dazio il quale, quando fu messo, corrispondeva dal 50 al 60 per cento del valore della merce, e ancora adesso corrisponde a circa il 30; si è messo persino un dazio sopra una materia prima come la ghisa, mentre è noto che l'Italia è scarsa produttrice di ghisa; ne produce solamente (piglio le cifre del 1889) 12,000 tonnellate in confronto di 150 a 160 mila tonnellate importate dall'estero.

Secondo me, c'è stato adunque eccesso di protezione.

Ma altrettanto non è avvenuto, anzi è avvenuto il contrario, per il materiale rotabile delle ferrovie. Per questo materiale, oltre al disposto dell'articolo 21 delle Convenzioni ferroviarie, il Governo non si è preoccupato d'altro; ne venne quindi che dal 1885 ad oggi, essendosi data un'ordinazione complessiva per circa un centinaio di milioni di materiale rotabile ferroviario, una parte notevole di queste aggiudicazioni è andata a finire all'estero. Per darne un'idea, citerò solamente la