

Inoltre l'Ungheria ha garantito a tutte le fabbriche nazionali tutte le forniture dello Stato; non si danno forniture dello Stato fuori di paese.

Ed è così che l'Ungheria, che aveva il bilancio in disavanzo qualche anno fa, adesso ha un bilancio florido, e anzi in grande avanzo.

E noi che cosa facciamo invece? Noi carichiamo d'imposte le industrie nascenti, le strozziamo per mano dell'agente delle tasse prima ancora che siano sviluppate; noi mettiamo dazi sulle materie prime, come la ghisa; non discuto con quali criteri, facciamo una legge sull'industria della lavorazione del riso che obbliga i nostri industriali a andare a impiantare i loro stabilimenti a Marsiglia, poichè non possono più continuare il loro lavoro in Italia.

Noi infine non ci curiamo punto di procurare un equo lavoro alle nostre officine, valendoci delle grossissime forniture che le Amministrazioni dei lavori pubblici, della guerra e della marina possono assicurare al paese.

Veda dunque, onorevole presidente del Consiglio, ora che la situazione impone uno studio attento delle nostre condizioni economiche, se non sia il caso di accelerare quei lavori ai quali ha intenzione di porre mano, per la revisione della tariffa doganale, in maniera da poter garantire l'esistenza di fabbriche che hanno una importanza veramente grande; veda d'indurre i suoi colleghi dei lavori pubblici, della guerra, e della marina ad accordarsi fra loro in maniera da assicurare un lavoro continuo e ben ripartito alle officine nazionali.

Le aiuti queste povere officine, perchè, quando sarà cessato questo vento protezionista che infierisce in tutto il mondo, esse saranno divenute abbastanza forti da poter vivere anche senza protezione, e potranno sfidare molto più agevolmente la concorrenza forestiera.

Dopo ciò, aspetto le risposte che gli onorevoli ministri interpellati mi vorranno dare. (*Bravo! — Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Io sperava che l'onorevole Colombo, così competente in questa materia, nel parlare delle cause del disagio in che si trovano le officine nazionali, avrebbe accennato anche ad una causa ben diversa da quella nella quale ha persistito, quasi ch'è fosse l'unica; cioè che il fatto dipenda dal non essersi il Governo curato di dare il lavoro alle officine nazionali, e di ripartirlo equamente. Egli sa, che il competente ingegnere a cui ha alluso due o tre volte nel suo importante discorso, invocandone la

testimonianza autorevole, mette come una e forse prima delle cause del presente disagio industriale, l'esagerazione negli impianti industriali, esagerazione verificatasi soprattutto nell'alta Italia, se vuolsi per l'incitamento delle grandi commissioni, fatte nei primi anni dopo le Convenzioni ferroviarie del 1885.

Ma sia pur lecito ricordare, che qualche indizio buono per la nostra industria, che ha fatto notevoli progressi, si è manifestato. Già nell'estate scorsa a Lisbona, in una gara internazionale, una fornitura nautica fu deliberata ad una Casa italiana; sebbene restasse poi, per ragioni finanziarie, sospesa. E dopo l'annuncio della interpellanza dell'onorevole Colombo ho avuto la grande soddisfazione che in una gara internazionale aperta a Bruxelles dalla Società che costruisce le linee del Biellese, delle quali è concessionaria, tutte le forniture di rotaie, locomotive, carri e carrozzone fu data all'industria italiana; segno questo, che la nostra industria è progredita a tal punto che può contendere anche noi prezzi con l'industria forestiera, ed in date circostanze emularla e vincerla.

Ma prima di dare una risposta alle particolari argomentazioni del deputato Colombo, mi preme dileguare l'impressione che può essere nata da una affermazione dell'onorevole Colombo stesso, e che egli deduceva dai dati statistici di un quinquennio.

Non bisogna essere troppo severi nel giudicare chi ha avuto mano nella prima esecuzione della legge delle Convenzioni. Quando si deve eseguire una nuova legge si fa una esperienza di tutti i giorni; e la esperienza insegna quello che meglio conviene. Vi erano criteri tecnici, e considerazioni finanziarie ed economiche, talune discordi, che bisognava contemperare: come vi erano le esigenze del momento da soddisfare, mentre le officine nazionali erano lungi dal grado di potenza, che hanno in seguito raggiunto. Ora io posso, in contrapposizione a quelle cifre che egli metteva innanzi per tutto il quinquennio da che sono in vigore le Convenzioni, accennare le cifre dell'ultimo biennio, cui ha alluso anche egli, ma facendovi entrar dentro cinquanta locomotive che veramente si riferiscono agli ultimi mesi del 1888.

Colombo. No, del 1889.

Finali, ministro dei lavori pubblici. È vero; la formale approvazione è del 1889, ma nel primo bimestre. Questo non toglie, che da due anni, cioè dal tempo del quale io ho maggiore conoscenza e tutta la responsabilità, si sono provviste 51 locomotive tutte date all'industria na-