

Presidente. Spetta ora di parlare all'onorevole Franchetti.

Franchetti. Veramente avendo io da sostenere una tesi simile a quella dell'onorevole Alessio, sarebbe stato desiderabile che fra me e lui avesse parlato un oratore di opinione contraria; ma sono il solo iscritto a parlare dopo l'onorevole Alessio, e a quanto pare gli onorevoli oppositori serbano un silenzio gravido di tempeste (*Commenti*) ed aspettano che noi abbiamo consumato le nostre cartucce per metter mano alle loro.

Costa. Alla dinamite!

Franchetti. Per parte mia non ho difficoltà a sparare fino da ora le mie, e la mia intenzione è di parlare molto brevemente ed a base di cifre.

Signori, questa discussione si apre in condizioni molto penose per tutti e specialmente per coloro ai quali la coscienza detta un parere che da alcuni si vuol fare apparire contrario agli interessi delle classi più diseredate dalla fortuna. (*Commenti*).

In questi ultimi giorni, la stampa è stata piena di rumori per popolazioni che si dicevano ridotte alla miseria, per crisi gravi che si annunciavano già iniziate o nel massimo del loro svolgimento a cagione della mancanza di lavoro nei cantieri navali. Riguardo alla realtà di questi fatti e, (nel caso che siano reali) riguardo al loro significato, permettetemi di darvi con le cifre alcuni chiarimenti.

Secondo i documenti comunicati dal Ministero della marina, al 1° gennaio del corrente anno 1901 erano dichiarate ed impostate nei cantieri nazionali e non ancora varate, 84,448 tonnellate; di queste (procederò per cifre tonde per far più presto) 31 mila erano state impostate entro gli ultimi sette mesi, entro il giugno scorso mi pare, quindi dovevano essere nella massima intensità di lavorazione. Tutte queste navi avevano assicurato per unanime consenso, in tutti i progetti presentati, compreso l'ultimo della Giunta del bilancio ora innanzi a voi, i compensi di costruzione stabiliti dalla legge del 1896, e i premi di navigazione, ridotti, ma sempre considerevoli.

Ciò nonostante, ci si dice che il lavoro manca nei cantieri navali.

Ora, se realmente questa crisi esiste, se queste ottantamila tonnellate (che si possono

paragonare a circa cinquanta mila tonnellate nella massima intensità di lavoro, perchè una parte è vicina al compimento) sono realmente impostate e in lavorazione, e se ciò non ostante c'è la crisi, ma quante diecine, quante centinaia di milioni occorrono per empire le fauci di un'industria così insaziabile! (*Approvazioni — Commenti*).

E, se invece la questione non si può porre così, noi ci troviamo di fronte ad un dilemma: o sono fittizie le dichiarazioni ed anche in parte le impostazioni, o è fittizia la crisi. Ora, o signori, vi confesso che il doversi muovere in mezzo a tante finzioni da qualunque lato uno si volti (*Benissimo!*) ispira un profondo accoramento (*Bravo!*), ma insieme con l'accoramento eccita ed esalta l'animo alle battaglie della verità.

Ad ogni modo, esaminiamo le due ipotesi. Se la crisi è fittizia non occorrono commenti: basta accertare il fatto. Ma se sono fittizie le dichiarazioni e le impostazioni, vuol dire che le vantate ordinazioni che si dicevano provocate dalla legge del 1896 non esistono, e allora che cosa diventano i gridi di angoscia di coloro che dicevano che il modificare la legge del 1896, o il sopprimere una parte delle proposte che sono state presentate in sostituzione di essa, rovina l'industria delle costruzioni? Che la mancanza di lavoro è dovuta a questo mutamento della legge? Perchè, giova ripeterlo, o signori, non si può in questo caso parlare di incertezze: le navi che erano dichiarate prima del 29 novembre 1896 e molto più quelle impostate, che sono quelle di cui ho dato il numero, queste navi erano certe d'avere il vantaggio almeno eguale a quello del disegno di legge presentato dal Ministero; dunque non parliamo d'incertezza per queste navi. Se sono fittizie le dichiarazioni e le impostazioni, ciò significa che le ordinazioni non esistevano e cioè, che la crisi che si vuole attribuire alla riforma del 1896 esisteva già ed è stata prodotta dalla legge stessa del 1896.

Che questa crisi fosse in germe in quella sciagurata legge è molto facile a dimostrarlo, soltanto che si consideri la quantità di tonnellate che sotto il regime di essa legge avrebbe dovuto essere costruita.

Signori, dalla relazione annua sulla marina mercantile pubblicata dal Ministero risulta che alla fine del 1898 i piroscafi di