

ministro non ha azione che il sindacato parlamentare, il quale è assoluto e illimitato.

Ebbene, io portai la questione al Consiglio dei ministri e pregai i colleghi di deliberare su di essa; e la deliberazione dei ministri fu che non si dovesse ripetere la gara; che si dovesse rispettare il parere del Consiglio superiore di marina, procedendo secondo le indicazioni da esso date.

In base a queste deliberazioni, intavolai le trattative con le ditte aggiudicatrici, per procedere a tutti gli atti preliminari alla stipulazione del contratto.

La questione è oggi a questo punto. Il Ministero della marina, e il presidente del Consiglio dei ministri, hanno ricevuto, per mano di usciere, ingiunzioni dalle ditte che non sono state prescelte; le quali protestano per eventuali danni ed interessi; quasi che il Governo fosse legato da contratti con esse, quasi che esso, seguendo i procedimenti voluti dalla legge, non avesse diritto e dovere di fare ciò che crede più conveniente nell'interesse dello Stato.

Io credo che queste spiegazioni varranno a soddisfare gli onorevoli interroganti, che suppongo non siano esattamente informati; ma se non varranno a soddisfare loro, oso lusingarmi che sodisferanno la Camera.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arlotta.

Arlotta. Sono sinceramente dolente di non potermi dichiarare soddisfatto delle risposte e delle spiegazioni date dall'onorevole ministro. Io francamente avrei sperato da lui almeno una parola, la quale avesse potuto far rinascere la speranza nel cuore di una numerosa classe di lavoratori, che da oltre quindici anni presta la sua opera unicamente per la marina militare, e che si vede minacciata a breve scadenza della privazione completa ed assoluta di lavoro. Ma l'onorevole ministro si è trincerato strettamente nei cancelli della legge di contabilità dello Stato. Certamente tutti noi vogliamo il rispetto più assoluto di questa legge come di tutte le leggi che ci governano. Però le leggi non vanno solamente applicate, ma, in molti casi, vanno anche interpretate nel loro spirito, ponendole inoltre in relazione ad obblighi morali assunti, i quali devono avere la loro forza, il loro impero, altrettanto quanto la legge scritta.

L'onorevole ministro non ignora che ta-

luni fra i suoi illustri predecessori, taluni fra gli uomini che non lasciarono orma che non meriti di essere rammentata nell'amministrazione della marina, fecero prevalere un importante criterio nella distribuzione del lavoro. Mi basterà ricordare i nomi di Benedetto Brin, dell'ammiraglio Saint Bon e dell'ammiraglio Cottrau, i quali vollero che il lavoro della marineria fosse specializzato. Essi dicevano: noi desideriamo che si compia in Italia tutto il lavoro necessario al naviglio da guerra, ma vogliamo in pari tempo che esso raggiunga la maggiore perfezione possibile, e questo noi non otterremo che specializzando ciascun opificio privato per una parte del lavoro stesso.

E così, per opera loro, sorse a Pozzuoli l'opificio Armstrong per i cannoni, l'acciaieria di Terni per le corazze, e parimenti essi vollero opifici speciali per la costruzione di quei meccanismi così complicati e potenti che sono i motori delle nostre navi. L'onorevole Brin impose oneri specialissimi a due dei nostri stabilimenti prima di affidar loro la costruzione degli apparati motori: e questi stabilimenti furono uno al Nord, Ansaldo di Sampierdarena e l'altro al Sud, Guppy di Napoli. Il Brin impose loro di avere un capitale maggiore di quello che avevano prima, e di avere una direzione tecnica tale che assicurasse in modo assoluto della bontà del lavoro. Questa direzione gli stabilimenti non potevano andarla a cercare che presso gli specialisti inglesi, da cui fecero venire gli ingegneri ed i direttori tecnici, pagandoli profumatamente per strappare loro quel segreto che costituiva il privilegio delle fabbriche inglesi. Basta leggere un articolo del contratto di concessione dell'apparato motore della *Sardegna* e di un altro apparato eguale fatta al cantiere Ansaldo, per convincersi della verità della mia affermazione. Esso dice: « Gli assuntori si obbligano a porre i loro stabilimenti nelle condizioni appropriate per la costruzione di apparati motori della importanza di quello che è oggetto del presente capitolato d'oneri, fornendoli di mezzi di lavoro e delle altre sistemazioni necessarie per la speditezza, l'esecuzione e la perfezione delle opere, ponendoli in armonia con i progressi delle industrie meccaniche. »

Lo stesso Brin nella tornata del 15 giugno 1897 diceva alla Camera: « Ho anche aiutato lo stabilimento Guppy, obbligandolo