

LXXXI.

TORNATA DI SABATO 7 APRILE 1883

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. È data lettura di una proposta di legge del deputato Elia concernente la pensione vitalizia concessa con la legge del 4 dicembre 1879 a coloro che combatterono per l'indipendenza della patria e di una proposta di legge del deputato Di Pisa per la istituzione di una pretura a Villarsosa. — Parlano sulla elezione contestata del 1° collegio di Venezia i deputati Pasquali, De Zerbi, Martini Ferdinando, Ricotti e Minghetti, relatore. — Sulla elezione contestata del 1° collegio di Messina parlano i deputati Pasquali, Minghetti, relatore e De Zerbi. — Sono proclamati eletti deputati del 1° collegio di Venezia l'onorevole Emilio Mattei, e del 1° collegio di Messina l'onorevole Di Saint-Bon. — Il deputato Panattoni chiede a qual punto sieno i lavori delle due Commissioni inquirenti per le elezioni contestate del 1° e 2° collegio di Siracusa — Spiegazioni del presidente della Camera, dell'onorevole Ferracciti, presidente della Giunta per le elezioni e dell'onorevole Minghetti. — Giuramento del deputato Di Saint-Bon. — Osservazioni del presidente sull'ordine della discussione. — Discussione del bilancio di prima previsione della spesa del Ministero della mariniera per l'anno 1883 — Discorsi dei deputati Maffi, Nervo, Bozzoni e del ministro della mariniera. — Il presidente dà nuovamente lettura dell'interpellanza dell'onorevole Indelli, ieri già annunciata — Il presidente del Consiglio si riserva di rispondere.

La seduta comincia alle ore 2 20 pomeridiane.

Quartieri, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato, quindi legge il seguente sunto di

Petizioni.

3055. Fioruzzi Angelo da Parma, capitano in riforma, ricorre alla Camera, perchè, presi in considerazione i servizi prestati e i danni da lui patiti per la causa della libertà, voglia provvedere che gli sia aumentato il tenue assegno di lire 320 annue accordatogli in virtù della legge 4 dicembre 1879.

3056. Gli impiegati componenti l'ufficio della conservazione delle ipoteche di Trani ricorrono alla Camera, perchè con provvida legge provveda al miglioramento e stabilità della loro condizione.

3057. La Giunta municipale di Soresina chiede che la proposta di legge sulla perequazione fondiaria venga sollecitamente discussa ed approvata e contemporaneamente si accordi lo sgravio dei tributi diretti gravanti sui terreni di quel comune.

Presidente. Chiedono congedo, per motivi di famiglia: l'onorevole Podestà di giorni 10, l'onorevole Clementi di giorni 20.

(Sono conceduti.)

Leggonsi due proposte di legge dei deputati Elia e Di Pisa.

Presidente. Gli Uffici hanno ammesso alla lettura una proposta di legge di iniziativa dell'onorevole Elia; se ne dà lettura.

Quartieri, segretario, legge:

“ Art. 1. L'assegno vitalizio accordato con legge del 4 dicembre 1879 a coloro che ben meritarono della patria, combattendo per la libertà ed indipendenza italiana, sarà transmissibile alle loro vedove ed orfani con le norme e nella misura voluta dalla legge sulle pensioni militari.

“ Art. 2. Sarà prorogato di altri sei mesi il tempo utile alla presentazione delle domande e relativi documenti a quei veterani che non poterono farlo nel periodo dei sei mesi fissati dalla legge suddetta. ”

Presidente. Quando siano presenti l'onorevole ministro delle finanze e l'onorevole Elia, si stabilirà il giorno dello svolgimento di questa proposta di legge.

Un'altra proposta di legge, ammessa alla lettura dagli Uffici, è quella dell'onorevole Di Pisa; se ne dà lettura.

Quartieri, segretario, legge:

“ Art. 1. È istituita una sede di pretura nel comune di Villarosa, il quale cessa di far parte del mandamento di Calascibetta.

“ Art. 2. Con decreto reale sarà provveduto a quanto occorre per la esecuzione della presente legge. ”

Presidente. È presente l'onorevole Di Pisa?

(Non è presente.)

Si stabilirà poi il giorno dello svolgimento di questa proposta di legge dell'onorevole Di Pisa.

Verificazione di poteri.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Verificazione di poteri.

Un'elezione del primo collegio di Messina ed una del primo di Venezia.

Essendo assente l'onorevole Basteris, relatore per la elezione del primo collegio di Messina, do facoltà di parlare all'onorevole Minghetti relatore per l'elezione del primo collegio di Venezia.

Minghetti. Io prego l'onorevole presidente di voler prima far discutere l'elezione di Venezia, della quale io sono relatore, Debbo però dichiarare che dopo di questa difenderò anche quella di Messina, giacchè l'onorevole Basteris mi ha scritto incaricandomi di fare le sue veci.

Presidente. Dunque l'onorevole Minghetti propone che prima si discuta l'elezione del primo collegio di Venezia; indi l'elezione del primo collegio di Messina. Se non vi sono obiezioni, la proposta dell'onorevole Minghetti per inversione dell'ordine del giorno s'intenderà accettata.

(È accettata.)

Si dà lettura delle conclusioni della Giunta delle elezioni intorno all'elezione del primo collegio di Venezia.

Quartieri, segretario, legge:

“ La Giunta conchiude a maggioranza che, voglia la Camera convalidare l'elezione del 1° collegio di Venezia nella persona del generale Emilio Mattei.

“ Minghetti, relatore. ”

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pasquali.

Pasquali. Onorevoli colleghi; è un ufficio increscioso quello di contrastare conclusioni della Giunta dirette a convalidare una proclamata elezione. Tuttavia io ho in questa occasione il dovere di farlo; dovere che nasce dalle tradizioni stesse della Camera, ed anche perchè se nol facessi, la mia coscienza mi rimprovererebbe un voto, che provocai nella passata Legislatura, come membro della Giunta per l'accertamento dei deputati impiegati, e che concorse a formare quella giurisprudenza che la Camera ha sanzionato in questa materia.

Vi rammenterete, onorevoli colleghi, che nella passata Legislatura la Camera affermò che doversero annullarsi le elezioni di quegli impiegati, i quali erano stati eletti dopo le elezioni generali, cioè dopo le elezioni del mese di maggio 1880, e ciò, perchè il numero dei deputati impiegati era già completo. Ricordo i nomi di questi deputati: Consalvo, Brin, Micheli, Pozzolini, Razzaboni, Turi. Ebbene le ombre di questi colleghi o signori... (*Rumori ed ilarità*)... signori, li abbiamo sepolti vivi; è perciò, che continuando questa immagine parlo delle ombre di questi nostri colleghi, e dico che turberebbero i miei sogni, e mi verrebbero a domandare il perchè qui si usino due pesi e due misure; perchè nel dicembre 1880 si escludessero dalla Camera il Turi, il Micheli, il Pozzolini, il Consalvo e oggi si vogliano ammettere il Mattei, e, se l'onorevole presidente me lo permette, poichè l'argomento è identico, aggiungerò il Di Saint-Bon.

Ora la questione è questa, o signori: la legge dice che allorchè il numero dei deputati impiegati è completo, siano nulle le elezioni successive di tutti gli altri impiegati. Ed io ora chiedo, nè più, nè meno, che l'applicazione della legge.

Contro questa mia domanda so che in una formula sofistica e curiale mi si potrebbe forse dire: ma non è ancora accertato che il numero dei deputati impiegati sia completo.

Qui, o signori, acconsentitemi che apra una parentesi. Presidente della Giunta di accertamento dei deputati impiegati, io sentii a questa Giunta muovere un rimprovero per il ritardo frapposto nell'adempimento del dover suo.

Non è ora il momento di scagionare quella Giunta; ma ora preme affermare questo, che la Giunta fu nell'impossibilità materiale di disimpegnare l'ufficio suo, perchè la Giunta delle elezioni non aveva, come non ha ancora, compiuto alla sua volta il mandato suo; e finchè non è accertata la totalità delle persone effettivamente elette e la cui elezione si è convalidata, non si può andare a cercare se fra gli eletti e convalidati vi siano degli

impiegati, nè quali e quanti siano questi impiegati.

Ora sta in fatto che questo numero non è ancora accertato ufficialmente. Ma vi è alcuno tra noi, o signori, che in coscienza possa dire: ho almeno un dubbio che il numero dei 40 deputati impiegati, che possono sedere nella Camera, non sia ancora completo? Tutti noi sappiamo che questo numero è sovrabbondevole, e ciascheduno di noi, impiegato o no, lamenta che la forma di procedura del nostro regolamento e queste esigenze di procedura parlamentare abbiano sin qui impedito che siasi potuto procedere al sorteggio per limitare a 40, come vuole la legge, il numero dei deputati impiegati, che qui debbono sedere.

Dunque, se non è ancora legalmente accertato il numero dei deputati impiegati, tutti noi però sappiamo esser certo che qui dentro vi sono più di 40 impiegati.

E siccome si dice che, tranne una certa operazione fisiologica, i Parlamenti possono far tutto, io credo di domandar poco ai miei colleghi della Camera, dicendo: affermate con un voto ciò che nella vostra coscienza sapete e sentite essere la verità, cioè, che il numero dei deputati impiegati è già più che completo.

Ciò posto, può egli ammettersi ora che altri deputati impiegati entrino nella Camera? No, di certo, altrimenti la legge sarebbe violata, ed i precedenti della Camera sarebbero contraddetti.

Ricorderò alcuno di questi precedenti.

Nel 1877 resosi vacante, per opzione, il collegio di Conegliano, l'onorevole Bonghi, che era professore, fu eletto deputato, e sulla sua elezione così riferiva alla Camera l'onorevole Nanni:

“ Non può tenersi la medesima norma (parlava di deputati eletti nelle elezioni generali) per le elezioni suppletive, non potendo gli eletti in queste ultime entrare nel sorteggio. Epperò queste elezioni dovrebbero annullarsi se, nel momento di pronunziare sulle stesse, la categoria degl'impiegati, a cui l'eletto appartiene, fosse completa.

“ Finora il numero dei deputati impiegati non può dirsi completamente e legalmente accertato, mancando la deliberazione della Camera sullo stato di accertamento. La mancanza però di questa ricognizione legale non può alterare la realtà dei fatti, ed, applicando le regole generali dei giudizi, non può produrre conseguenze fuori di quella di procacciarsi la cognizione di quell'elemento che è necessario per dare un retto giudizio. „

E la Giunta delle elezioni referente proponeva che si sospendesse la convalidazione dell'elezione dell'onorevole Bonghi, fintantochè la Giunta per

l'accertamento dei deputati impiegati non avesse fissato quale fosse il numero dei deputati impiegati stati eletti nelle elezioni generali del 1876. Ma la Camera non fece buon viso alle conclusioni sospensive della Giunta, si spaventò di una frase dell'onorevole Genala, che diceva dolergli di mandare l'onorevole Bonghi al limbo, ed, invece di mandarlo al limbo, lo mandò immediatamente in località diversa dell'altro mondo (voglio dire dell'altro mondo parlamentare), ed annullò completamente e subito la elezione.

Eppure, quelli degli onorevoli colleghi che erano allora nella Camera ricorderanno, e quelli che non stavano ancora in questa Camera, lo sapranno per avere letti gli *Atti parlamentari*, era sôrto l'onorevole Minghetti a sostenere, con vigoria d'ingegno e con prestanza di parola, l'elezione dell'onorevole Bonghi.

Ma io rammento che in quel momento stesso l'onorevole Minghetti, sapiente ed esperto parlamentare, non si fermò molto sopra l'argomento che non era ancora accertato il numero dei deputati impiegati, che si trattava di elezioni suppletive, lo quali si dovessero considerare come una conseguenza, un tutto solo con le elezioni generali; ma invece disse: le ragioni dell'onorevole Genala mi paiono buone; io però ne dico un'altra: l'onorevole Bonghi ha date le sue dimissioni da professore. E sopra questo argomento soltanto egli si è fermato.

Pure, malgrado questo abilissimo stratagemma, non gli riuscì nemmeno di ottenere che la elezione dell'onorevole Bonghi fosse convalidata.

La Camera susseguentemente venne ad affermare ancora le stesse idee, che erano consacrate col voto del gennaio 1877, e fu in due occasioni, cioè nel 2 maggio 1881 e nel 16 dicembre 1881. Volle la Camera con questi due suoi voti affermare solennemente questa verità giuridica e parlamentare, che fin tanto chè non sussiste la vacanza di un posto nel novero dei deputati impiegati, gli eletti, se impiegati, non possono vedere convalidata la loro elezione. E così nel 2 maggio 1881 il nostro collega onorevole Velini, il quale aveva avuto l'onore di essere eletto dal collegio di Appiano a primo scrutinio, si vide chiuse le porte della Camera, perchè egli era stato eletto nel giorno 6 marzo 1881, e l'onorevole Randaccio, il quale aveva in quello stesso giorno 6 marzo dovuto andare in ballottaggio e dal ballottaggio riuscì vincitore nel 13 marzo, si vide aperti i battenti di Montecitorio perchè nello stesso giorno 13 marzo erasi reso vacante un posto nella categoria degl'impiegati per la promozione dell'onorevole Libetta. Che cosa

volle dire la Camera con questo suo voto? Volle dire che fintantochè non è certo che un posto è vacante nella categoria degl'impiegati, le elezioni di impiegati che seguono debbono essere annullate. Perciò nel dicembre 1881 anche l'elezione del professore Corleo non fu convalidata, sebbene nell'intervallo tra la nomina e la verificaione dell'elezione si fosse fatto vacante un posto nella categoria degli impiegati professori.

Or bene, o signori, io credo che sostenendo io ora che la Camera ha affermato che quando il numero dei deputati impiegati è completo, nuove nomine d'impiegati non si possono ammettere, sono venuto a contemplare questo caso speciale, il caso cioè degli onorevoli Mattei e Di Saint-Bon, poichè altro in sostegno della tesi raccomandata ed approvata dalla maggioranza della Giunta delle elezioni non si può invocare che questa proposizione: i signori Mattei e Di Saint-Bon non risultano eletti in virtù delle elezioni generali dell'ottobre 1882, ma essi entrerebbero alla Camera per via delle elezioni suppletive.

Ora si dice: le elezioni suppletive sono tutt'una cosa con le elezioni generali; e, se i deputati impiegati eletti, nelle elezioni generali, hanno tutti diritto di intervenire nell'aula, hanno tutti diritto di votare, hanno tutti diritto di conseguire la medaglia e il diritto, doloroso certamente, di esser posti nell'urna dal signor presidente, anche i signori Di Saint-Bon e Mattei debbono avere egual diritto. Nego, o signori, che le elezioni suppletive debbano considerarsi tutt'una cosa con le elezioni generali. Al momento in cui si bandiscono le generali elezioni, agli elettori è fatta facoltà di scegliere i propri candidati fra tutti i cittadini, purchè siano nella categoria degli eleggibili. Il diritto assoluto degli elettori di scegliere i propri candidati cessa, allorchando le elezioni sono fatte; di guisa che non possono più gli elettori, nelle successive elezioni, scegliere un impiegato, se il numero degli impiegati è completo. E perchè questo? Unicamente perchè il diritto assoluto degli elettori ha un limite nella legge e tutti coloro che vennero eletti nelle elezioni generali hanno acquisito il diritto di non aver troppi concorrenti al momento del sorteggio.

Ed è dalla giurisprudenza parlamentare fatta una notevole distinzione fra le elezioni generali e le suppletive; tanto è vero, o signori, che tutti noi che venimmo qui, come eletti nelle elezioni generali del 29 ottobre, entrammo in quest'aula, giurammo prima che le nostre elezioni fossero convalidate, e prendemmo parte ai lavori parlamentari prima che la Giunta avesse su ciascuno di noi affermata la regolarità della nomina. Quelli che giungono

successivamente possono essi entrare nell'aula come provvisoriamente siamo entrati noi? Giurare come provvisoriamente abbiám giurato noi? Lavorare come provvisoriamente abbiám lavorato noi? È segnata una linea di divisione tra gli eletti nel giorno in cui sono bandite le elezioni generali o gli eletti nelle elezioni suppletive. Nel caso, poi, speciale di coloro che vennero eletti nelle elezioni generali, noi non dobbiamo dimenticare, ripeto, il diritto che hanno acquisito i nostri colleghi, che sono impiegati, di non veder posta a più dura prova la loro sorte. Quanti più nomi si devono estrarre dall'urna, di altrettanto si accresce la probabilità per ciascuno dei già eletti di essere sorteggiati. Di più, gli elettori che qui hanno mandato degli impiegati, hanno acquisito il diritto di non vedere aggravate le condizioni di probabilità che vengono fatte ai loro eletti dal maggiore o minor concorso di altri impiegati ugualmente eletti all'epoca delle elezioni generali.

Quindi è in questo senso che io invoco la distinzione che la Camera ha sempre fatto, tra le elezioni generali e quelle suppletive; distinzione la quale fu solennemente affermata, allora quando nel dicembre 1880 si approvarono le conclusioni della Giunta per l'accertamento dei deputati impiegati, e che è confermata dal fatto che gli eletti successivamente non possono entrare nei loro diritti, per non menomare il diritto acquisito e dei deputati impiegati già eletti e degli elettori, aumentando le probabilità della uscita dalla Camera degli eletti nel giorno delle elezioni generali.

Posta la questione in questi termini, per quella conoscenza certa, non legale nè giuridica, ma per quella conoscenza reale che si ha da tutti noi che il numero dei deputati impiegati è al completo, a me pare che coloro che sono stati eletti dopo le elezioni generali, seppure anche impiegati eleggibili, non possano entrare nel numero dei deputati che debbono essere sorteggiati. Quindi io propongo che vengano respinte le conclusioni della Giunta relativamente all'elezione dell'onorevole Mattei e dichiaro fin da ora, per risparmiare un maggior tedio alla Camera, che allorchando si tratterà dell'elezione dell'onorevole Di Saint-Bon, anche per lui presenterò la stessa proposta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Zerbi.

De Zerbi. Io che ho osato altre volte dissentire anche in questioni tecniche da autorevolissime persone tecniche, oserò questa volta dissentire dall'onorevole Pasquali nella questione che oggi si agita in quest'aula.

Che cos'è l'articolo 6 della legge 13 maggio 1877?

È, se io ben l'interpreto, una menomazione della sovranità assoluta del corpo elettorale; è una pena al corpo elettorale, il quale, nonostante le prescrizioni della legge, insiste nel voler eleggere deputato un impiegato. Si tratta quindi di una legge restrittiva di libertà, di una di quelle leggi, la cui interpretazione dev'essere necessariamente restrittiva, ma non può essere più restrittiva di quanto la lettera e lo spirito della legge stessa assolutamente vogliono.

Ora potete voi, o signori, impedire la libertà della elezione ad un collegio elettorale, quando ancora non è stato accertato che il numero dei deputati impiegati sia al completo? L'onorevole Pasquali ha detto, che quest'argomento dell'accertamento degli impiegati è un argomento sofisticato e curiale. Io curiale certamente non sono, sofista spero non essere; e credo che non si possa dire che è, quello che non è. Non si può dire accertato quello che non è accertato.

L'onorevole Pasquali diceva: È moralmente accertato, non materialmente. Quindi non è accertato, è presunto. Se non è accertato, non si può dire che sia. E dimostro con un argomento di cifre facilissimo, che la presunzione non è la realtà, e che una cosa non può dirsi accertata, finchè accertata realmente non sia.

L'argomento è questo. Supponete, o signori, che invece di esservi oggi nella Camera, come forse si presume, 60 deputati impiegati, ve ne siano 43. La Giunta viene a proporci che si dichiarino ineleggibili i direttori generali, ed i 43 diventano 39. Quindi finchè non è accertato il numero dei deputati impiegati, un posto può sempre esser vuoto.

Non si può dire dunque che sia accertato ciò che non è accertato.

Si cita qualche precedente della Camera. Io non ho studiato precisamente questi precedenti. Odo dall'onorevole Pasquali che vi sono precedenti i quali confortano la sua tesi; leggo nelle relazioni della Giunta che vi sono precedenti che confortano la tesi opposta. Forse vi saranno precedenti nell'un senso e nell'altro: nella contraddizione sarà bene seguire il senso comune, e la retta interpretazione dello spirito costituzionale della legge.

Ma faccio notare all'onorevole Pasquali che qui non si tratta già della tesi generale pura e semplice, ma d'un caso speciale. Tanto l'onorevole Mattei, quanto l'onorevole Saint-Bon, non sono stati eletti in elezioni suppletive soltanto, ma furono eletti nelle elezioni generali. Ecco l'argomento che mi pare risolva la questione. L'onorevole Mattei fu eletto nelle elezioni generali dell'ottobre, l'onorevole Di Saint-Bon pure; e solo per

questioni di forma, per irregolarità, per violazioni di legge, la Giunta credè di dover annullare la prima elezione, e di chiamare ad una riprova il collegio elettorale. Ora, quando questo collegio elettorale ha riconfermato la sua prima elezione, come volete voi annullare questo voto dal collegio due volte manifestato, cioè quando indubitata era la pienezza del suo diritto già manifestato, quando voi ricorreste ad esso unicamente per sapere se si voglia veramente quel deputato od un altro?

L'onorevole Pasquali diceva: bisogna rispettare i diritti acquisiti, e più che i diritti acquisiti di coloro che sono entrati nell'aula, bisogna rispettare quelli degli elettori. Ed appunto in forza di questi diritti acquisiti, voi dovete convalidare le elezioni delle quali oggi si tratta. Imperocchè questo diritto è stato acquisito dai collegi elettorali nelle elezioni generali dell'ottobre, e questa nuova elezione non è stata che una riconferma di quelle elezioni generali.

Lo stesso argomento citato dall'onorevole Pasquali come uno dei precedenti della Camera, dimostra che queste elezioni devono essere convalidate. L'onorevole Pasquali infatti ha ricordato che altre volte la Camera, essendo stata chiamata a convalidare l'elezione di un deputato impiegato quando era stata dichiarata chiusa la categoria ed accertato il numero dei deputati impiegati, ma quando però si era reso vuoto un posto in questa categoria, la Camera, sol perchè non era stata ufficialmente dichiarata la vacanza di questo posto, deliberò che l'elezione si doveva annullare.

Che cosa vuol dir questo? Vuol dire che la Camera ha sempre ritenuto non doversi presumere il numero dei deputati impiegati, ma doversi ritenere completo, quando ufficialmente la Camera lo abbia dichiarato.

Or dunque, se voi non avete oggi nessun accertamento dichiarato dalla Camera; se si tratta, poichè si discute di accertamento, di un giudizio di fatto; se il soló giudice competente a pronunziare questo giudizio di fatto (che è la Camera stessa) non lo ha pronunziato, voi potete presumere che il numero sia completo, ma non potete dire che è certezza la vostra presunzione. In ogni modo questa presunzione vostra non può essere legge al collegio elettorale; nè per questa vostra presunzione il collegio elettorale può essere punito, togliendo ad esso il suo diritto.

Io non aggiungerò altro, o signori. La questione di diritto mi pare chiara, mi pare esplicita.

Non è conveniente poi, dire in quest'aula quanto gioverebbe all'autorità delle nostre deliberazioni che gli uomini i quali sono stati eletti a Venezia

ed a Messina e delle cui elezioni oggi si discute, vengano in mezzo a noi e contribuiscano con noi a far prospera, forte e grande la patria. (Bene! Bravo! a destra)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Martini Ferdinando.

Martini Ferdinando. Io non ricordo chi ha detto, ma certo uno scrittore illustre, che quando la gente si abitua a discutere, trova nella discussione istessa l'argomento di una nuova discussione, che di per sé non ci sarebbe. In sostanza, noi siamo qui a domandarci che cosa è certo, e che cosa non è certo. L'onorevole Pasquali dice che il numero dei deputati impiegati è accertato; ora, ci può essere egli certezza senza prova? È la prima volta che lo sento dire. Da che cosa deriva per la Camera l'accertamento che il numero dei deputati impiegati è completo?

Una voce a sinistra. Ci sono gli annuari!

Martini Ferdinando. Se ci fosse un annuario sarebbe perfettamente inutile che ci fosse la Giunta per l'accertamento. Ogni deputato, lo farebbe da sé. Queste non sono obiezioni serie.

Ma la miglior prova che la causa, che l'onorevole Pasquali sostiene, non è buona, sta in ciò: che, nonostante tutto l'accorgimento del suo ingegno sottile, egli ha addotto una quantità di argomenti che stanno contro la sua tesi stessa. Egli dice, per esempio, citando l'elezione dell'onorevole Libetta: Che cosa stabilì la Camera in quella occasione? Stabili che (sono le sue parole) finché materialmente non è certo che un posto sia vacante nella categoria dei deputati impiegati, nessun impiegato possa essere mandato qui da un collegio elettorale, od almeno possa essere qui accolto da noi.

Ora io inverto quest'affermazione dell'onorevole Pasquali, e dico: se finché materialmente non è certo che ci sia un posto vacante, un impiegato non può trovar posto qui dentro, anche finché materialmente non sia certo che la categoria è piena, voi non avete diritto di escludere nessuno, e questo ora materialmente certo non è.

Ma poi, onorevole Pasquali, basta che lo sappiamo noi? Qui non solo non lo sa la Camera (lo saprà l'onorevole Pasquali, sta bene; ma io per esempio non ne so nulla), ma non lo sanno neppure gli elettori.

Questa è la questione; e gli elettori non possono saperlo finché non c'è una deliberazione della Camera. Questa certezza non concerne solo gli individui che seggono qua dentro, non concerne soltanto la Camera, ma concerne anche i collegi elettorali.

L'onorevole Pasquali poi sostiene, secondo me,

l'assurdo quando dice che le elezioni suppletive non siano una continuazione delle elezioni generali, neppure quando l'elezione fatta nei comizi generali sia stata riconosciuta viziata per qualche difetto di forma.

Imperocché si verrebbe a questo assurdo, che, cioè, si farebbero dei collegi che durerebbero a stare un certo tempo senza rappresentanti, e poi sarebbero privati della facoltà, che era pure concessa a loro, di eleggere chi vogliono; e senza loro colpa, perché qualche irregolarità si può dare senza che vi sia colpa del collegio elettorale.

Ed io trovo che l'esempio che l'onorevole Pasquali cita dell'onorevole Bonghi a Conegliano sta precisamente in favor mio, perché lì si trattava di opzione; l'elezione era stata regolare, il collegio aveva il suo rappresentante. Era semplicemente per il fatto della scelta fatta da quel rappresentante che il collegio si rendeva vacante; quindi la elezione che si faceva dopo era veramente un'elezione suppletiva, in quanto che la prima elezione era perfettamente regolare.

Lascio da parte le altre obiezioni dell'onorevole Pasquali. Egli dice: vedete quanta differenza vi è fra le elezioni suppletive e le generali. Quando un deputato viene qui, eletto nelle elezioni suppletive, egli deve prestare giuramento dopo la verificazione dell'elezione e prima di prender parte ai lavori; laddove quello eletto nelle elezioni generali prende parte ai lavori dopo aver prestato giuramento, prima però che la Giunta abbia verificato le elezioni. Ma questo, onorevole Pasquali è naturale, altrimenti la Camera non comincerebbe mai le sue operazioni; quindi questa dell'onorevole Pasquali mi pare un'obiezione non ammissibile. Poi l'onorevole Pasquali dice: vedete, ci sono dei diritti acquisiti. Non si deve, facendo entrare altri deputati impiegati sottoporli a sorteggio, rendere più facile l'uscita da quest'aula di coloro i quali furono eletti nei comizi generali. Ma, onorevole Pasquali, io non faccio distinzione fra elettori ed elettori; domando solo perché quelli che hanno eletto regolarmente un deputato impiegato alle elezioni generali non debbano essere privati del loro rappresentante, ed invece debbano esserne privati coloro che hanno anche eletto un deputato impiegato, solo perché per una ragione di forma qualunque, la prima elezione non fu valida.

Io non aggiungo altro. Io non ho preso a parlare per persuadere alcuno; ma solo perché, lo dico francamente, mi pare strano che si parli di certezza che non esiste, e che si voglia sostenere accertata una cosa, di cui nessuno ha dato

la prova. A me questo, confesso il vero, ripugna ammetterlo.

Abbiamo messo già delle grandi restrizioni ai diritti degli elettori; abbiamo fatto leggi di incompatibilità parlamentari, di incompatibilità amministrative, ed ora finalmente pretendiamo anche di imporre degli altri vincoli, pretendendo che gli elettori debbano sapere quello che non è che una nostra presunzione, come diceva l'onorevole De Zerbi. Con questo a lungo si vengono a danneggiare le istituzioni costituzionali.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ricotti.

Ricotti. L'onorevole Pasquali fra gli argomenti addotti per sostenere la sua tesi ha anche accennato ad uno che militerebbe a favore degli impiegati che dovranno essere sorteggiati, e dei quali le elezioni sono già state convalidate.

Ora fra questi deputati ci sono anch'io; e quindi ho chiesto di parlare per tranquillare la Camera non solo per conto mio ma anche per conto di molti miei colleghi impiegati che dovranno essere sottoposti al sorteggio, i quali sono intervenuti appositamente in questa seduta per votare a favore della convalidazione delle elezioni degli onorevoli Mattei e Di Saint-Bon.

Dichiaro dunque alla Camera, non dico a nome di tutti (perchè non li ho interpellati tutti) ma a nome di molti dei deputati impiegati che dovranno essere sottoposti a sorteggio, che essi confidano vorrà la Camera giudicare indipendentemente dalla loro posizione; e che se approverà l'elezione del Mattei e del Di Saint-Bon, farà un favore a noi impiegati già convalidati.

Ho detto questo per un fatto quasi personale.

Aggiungo ora qualche cosa per rispondere alle argomentazioni dell'onorevole Pasquali.

Con molta abilità egli ha citato parecchi precedenti, ma mi dispiace di dovergli dire che nessuno di essi combina colla situazione del Di Saint-Bon e del Mattei, poichè non si tratta mai di impiegati che siano stati eletti nelle elezioni generali, e quindi, annullata la loro elezione, siano stati riconfermati in una seconda prova.

Tutti coloro che egli ha nominato erano impiegati eletti nelle vere elezioni suppletive.

Egli ha parlato dell'onorevole Velini, ha parlato dell'onorevole Brin e di altri.

Ebbene, questi furono eletti nelle elezioni generali; dopo ottennero una promozione, e per effetto di questa cessarono di essere deputati. Quindi furono eletti una seconda volta.

Invece il Mattei ed il Di Saint-Bon non si trovano punto in queste condizioni: furono eletti nelle elezioni generali, e, per difetto di forma,

non furono confermati. Ed è singolarissima poi la mancanza di forma in queste due elezioni.

Quella del Mattei l'abbiamo discussa, e sarebbe, secondo me, una crudeltà non approvarla ora. Il Mattei era stato eletto alla prima elezione, ma perchè 22 elettori di Malamocco non intervennero all'elezione, bastò questo perchè la Camera deliberasse l'annullamento.

Ora egli è stato riconfermato. Gli elettori gli hanno conferito nuovamente l'ufficio di deputato, e per considerazioni totalmente secondarie si vorrebbe annullare di nuovo questa elezione. Mi pare, dico, che ciò sarebbe quasi crudele sia verso l'individuo, come verso gli elettori.

Io ho detto che l'onorevole Pasquali aveva citato molti precedenti, e che nessuno combina precisamente col fatto che dobbiamo esaminare oggi. C'è però un precedente che coincide perfettamente; ed è quello dell'onorevole De Amezaga nel 1880; e l'onorevole Pasquali non lo ha citato. Lo stesso giorno in cui la Camera annullò le elezioni del Velini, del Brin, del Gandolfi e di molti altri, perchè fatte dopo le loro promozioni, confermò l'elezione dell'onorevole De Amezaga.

Egli era stato eletto nelle elezioni generali, la elezione era stata annullata per vizio di forma, ed era stato rieletto nel collegio di Genova. Ebbene, in quello stesso giorno, la Camera fece quella notevole distinzione.

Questo è il solo, il vero precedente, identico, veramente uguale al caso degli onorevoli Mattei e Di Saint-Bon; e disgraziatamente l'onorevole Pasquali lo ha dimenticato. (*Si ride*) Ora io chiedo che la Camera consideri bene la situazione delle cose. Noi siamo tutti deputati, e il primo nostro dovere è di essere, non dico compiacenti, ma giusti verso i nostri elettori.

Quando essi mancano veramente alla legge, in modo chiaro e preciso, allora sta bene che si annulli l'elezione; ma quando vi sono solamente dei dubbi d'interpretazione, (e qui non vi sono neppure questi) bisogna rispettarne il verdetto.

Io spero quindi che la Camera non avrà difficoltà di accettare la proposta della Giunta per la convalidazione delle elezioni dei due nostri colleghi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pasquali.

Pasquali. Io credo che i più grandi oratori parlamentari hanno a stento potuto annotare nella loro vita parlamentare il trionfo di avere spostato qualche voto. Si dice, e si nota a suo grande encomio, che lord Brougham sia riuscito una volta a spostarne 14. Mi permettano i miei onorevoli col-

leggi, che hanno parlato, che io li ringrazio per aver voluto in tre combattere me solo. Hanno forse temuto che io potessi spostar qualche voto. E di questo loro timore io li ringrazio. Ma non è perciò solo che ho chiesto di parlare. L'ho chiesto quando l'onorevole De Zerbi ha detto: colgo l'esempio indicato dall'onorevole Pasquali per trarne un argomento contro di lui. Se la Camera ha voluto che prima fosse accerta la vacanza, vuol dire che fintanto che non esiste un accertamento giuridico si può continuare ad eleggere degli impiegati.

No, onorevole De Zerbi, non ho detto questo. Ho detto che la Camera vuole che ci sia realmente la vacanza. Anzi, nell'esempio che ho citato dell'elezione del Randaccio, ecco come andarono le cose. Sono convocati il collegio, del quale era candidato l'onorevole Velini, e il collegio di Recco per il giorno 6 marzo 1881. L'onorevole Velini è eletto a primo scrutinio nel giorno 6 marzo, l'onorevole Randaccio va in ballottaggio ed è eletto il 13 marzo. Con decreto reale dello stesso giorno 13 marzo 1881 si promuove l'onorevole Libetta a grado superiore; quindi per il fatto di questo decreto il collegio diventava vacante, ma quando il Randaccio fu eletto a Recco in votazione di ballottaggio non aveva potuto peranco essere presa alcuna deliberazione dalla Camera; il fatto della promozione del Libetta doveva essere ignorato a Recco.

L'esempio adunque da me citato era diretto solamente a provare che la Camera vuole che siavi realmente la vacanza. Ora nel caso attuale abbiamo realmente la vacanza? L'onorevole Martini mi dice: ci vuole certezza, e certezza senza prova io non la so concepire. Ma, a quale certezza, onorevoli colleghi, io mi sono riferito? A quella che viene dalla coscienza nostra. Chi domanda ai giurati per quale ragione depongono il loro sì o il loro no nell'urna? Ve lo depongono per la coscienza di avere acquistata quella convinzione che li decide a quel determinato voto.

Ora io domando a voi: avete la convinzione che il numero dei deputati impiegati sia superiore ai 40? Il Parlamento non delibera nello stesso modo con cui votano i giurati, senza andarsi a domandare come gli venga quella data certezza? E voi potete non averla questa certezza morale?

L'onorevole De Zerbi, appoggiato in questo dall'onorevole Martini, ci dice: restringiamo troppo il diritto degli elettori, e noi imponiamo una pena al corpo elettorale. Ma la pena c'è, onorevoli colleghi nella legge. Voi che avete al pari di me il diritto di proporre delle leggi proponetene una, che

modifichi quella sulle incompatibilità parlamentari, e che aumenti il numero degli impiegati nella Camera; ma fintantochè abbiamo una legge che impone, che determina un ristretto numero d'impiegati, la pena è già inflitta, *ipso jure* a questo corpo elettorale.

Ma io aggiungo tosto per seguirvi nel vostro cammino: e perchè mai vorrete voi equiparare il caso della vacanza fatta nei collegi di Mattei e Di Saint-Bon al caso delle vacanze seguite per il fatto di chi era stato eletto in più collegi e dovette optare?

Allora realmente eravi stata un'elezione, e gli elettori avevano eletto Tizio; Tizio non può tenere quella rappresentanza, perchè rappresenta altro collegio, dunque l'elezione è nulla! Ma che sapevano gli elettori che Tizio poteva essere eletto in altro luogo e che per questo avrebbe optato e optato per altro collegio? Avevano la loro libertà di scelta, ma nel fatto è limitata dall'avvenimento successivo.

Ma, dopo tutto, io, o signori, pongo la questione in termini chiari e netti. Se la Commissione d'accertamento avesse potuto all'indomani delle elezioni generali adempiere all'ufficio suo e dire: Sono 60 gli eletti impiegati, signor presidente, faccia il sorteggio di 20, e la Camera avesse detto: sta bene. Se la Commissione avesse avuto la materiale possibilità di giudicare, è vero o no che da quel giorno nuovi impiegati non avrebbero potuto essere eletti e convalidati?

Martini Ferdinando. Sicuro!

Pasquali. Ed io accetto la cortese interruzione dell'onorevole Martini e rispondo che il diritto degli eletti dipenderà adunque dai ritardi nel giudizio della Commissione. La conseguenza del suo "Sicuro!" sarebbe di modificare il diritto di scelta negli elettori, e negli impiegati eletti quello di essere ammessi secondo che più presto o più tardi si faccia il lavoro della Commissione.

I diritti assoluti, ritenga, onorevole Martini, non si misurano dalla maggiore o minore sollecitudine dei giudici; i diritti sono di per sè esistenti ed indipendentemente dal corso del giudizio esercitabili. Con questo rispondo anche all'onorevole Ricotti, il quale ci dice: "per me sarei molto lieto che entrassero questi eletti. Rinunzio al beneficio che ne posso avere." Mi permetta, onorevole Ricotti, che io renda omaggio a questa sua generosità, ma che non mi associ ad essa, perchè oltre il suo diritto c'è anche quello dei suoi elettori, che, ove si accogliesse la sua mozione, vedrebbero diminuita la probabilità che l'onorevole Ricotti possa rimanere alla Camera. Questo dico ora

perchè ho parlato unicamente del rispetto dei diritti acquisiti, ai quali gli eletti non possono rinunciare, anche perchè sono diritti acquisiti per i loro elettori.

Una espressione poi adoprata dall'onorevole De Zerbi ha avuto un carattere molto personale. Ebbene io dirò con lui che in questa discussione non porto spirito di partito e che, desideroso di rendere omaggio agl'ingegni, io pure sarei lieto che e l'onorevole Mattei, e l'onorevole Di Saint-Bon potessero entrare qua dentro; ma aggiungo che al disopra dei desiderii che io, come cittadino e come deputato, posso avere, sta la ragione della legge, la quale mi si impone sovrana; ed a tutte le aspirazioni, che posso avere, pongo un freno, quello che nasce necessariamente dal dovere di far rispettare, di fare eseguire la legge. E concorro colla mia parola prima, col mio voto poi, ad impedire che la legge sia violata.

L'onorevole Ricotti (e con questo termino la mia breve replica) ha invocato il fatto del De-Amezaga, ed ha detto: l'onorevole Pasquali non ha citato questo fatto, perchè sta contro di lui. Io potrei rispondergli, onorevole Ricotti, che per un fatto che ella ha citato, io ne ho citati dieci; poteva trascurare l'uno, perchè invocava gli altri; (*Interruzione*) ma ritenga, onorevole Ricotti, che il caso da lei citato, non è perfettamente identico a quello che ora si discute. La ragione per cui si era annullata la elezione dell'onorevole De-Amezaga era quest'una, che 300 elettori erano stati cancellati dalle liste elettorali, e la Camera temeva che con quella cancellazione, la quale era avvenuta alla vigilia delle elezioni, avesse potuto il corpo elettorale ricevere una forte scossa.

È vero che i voti della Camera non sono motivati; ma, siccome questo voto venne in seguito ad un discorso eloquentissimo dell'onorevole Martini, e le ragioni di quel discorso poterono contribuire a quel voto, così ho ragione di credere che quello che fu detto dall'onorevole Martini la Camera abbia voluto sanzionare. Ma è lo stesso il caso dell'elezione dell'onorevole Mattei?

Le ragioni, per le quali la elezione dell'onorevole Mattei fu annullata, sono diverse da quelle del De Amezaga. E pei Di Saint-Bon poi possiamo dire che il caso fosse lo stesso? La differenza è ancora assai più notevole. Era stato proclamato il Durante, e la elezione fu annullata. Vede dunque l'onorevole Ricotti che io potevo benissimo dispensarmi dall'accennare a questo caso del De-Amezaga, anche per non avere occasione di parlarne due volte, perchè ero sicuro che qualcuno l'avrebbe, per apparente analogia, invocato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Minghetti.

Minghetti, relatore. Io non sono d'accordo con l'onorevole Pasquali in quella sentenza, che i discorsi che si fanno in questa Camera non mutino i voti. Se egli mi parla di qualche grande questione, nella quale da lungo tempo si sia formata la coscienza di ciascun deputato, lo credo anch'io; ma, nella generalità dei casi, io sono di avviso che le buone ragioni dette qua dentro possano avere la efficacia di modificare, non uno, ma molti voti.

Questa anzi ritengo essere la ragione per la quale l'onorevole Pasquali ha preso a parlare. Però spero che gli argomenti addotti dagli onorevoli deputati che mi hanno preceduto valgano a cattivare a noi più voti di quello che le ragioni meno valide da esso esposte abbiano fatto ad esse acquistare. Confesso che per mia indole sarei molto tentato di seguire la teorica dell'onorevole Pasquali in quanto all'accertamento. Ho infatti una grande ripugnanza per la lettera, ed amo ricercare lo spirito delle cose. Ciò è tanto vero che ho messo nella mia relazione una parola che indica il sentimento dell'autore; ma non posso per questo nascondere che sarebbe pericolosa questa teorica. In fatti il dire che è notorio che il numero dei deputati impiegati è superato, quando ciò non è stato deciso dalla Camera, può in molte circostanze condurre a conclusioni gravi. L'onorevole De Zerbi ne ha citata una, ha portato un esempio, e se ne possono portare molti. Io non dava dunque una grande importanza a quest'argomento, ma non posso negare che ci è legalmente in questo fatto un punto al quale la Camera deesi arrestare per non stabilire un precedente che sarebbe grandemente pericoloso, ma la ragione principale io la desumo precisamente da quella legge che l'onorevole Pasquali crede violata. Che cosa dice in sostanza la legge?

La legge dice che gli elettori hanno il diritto nelle elezioni generali di eleggere impiegati indefinitivamente, senza limiti, con questa sola avvertenza che questi sono poscia soggetti ad essere sorteggiati. La legge dice che quando il numero degl'impiegati ammessi nella Camera è raggiunto, gli elettori non hanno più nelle elezioni posteriori le facoltà di nominare impiegati.

La legge non può essere più chiara. Ora, quella distinzione che l'onorevole Pasquali impugna è, a mio avviso, sostanziale. Gli elettori di Venezia eleggendo il Mattei la seconda volta, esercitavano essi il diritto di mandare un deputato alla Camera?

Esercitavano essi il diritto che è dato a tutti gli elettori del regno? Ciò pare a me incontestabile.

Gli elettori di Venezia aveano nominato il generale Mattei; la sua elezione che io combattei qui, in questa Camera, fu, con una grande severità annullata, perchè vi era la possibilità di 1 contro 67,000 che il generale Mattei non riuscisse eletto. Questa possibilità fu la sola cagione per la quale egli non rimase confermato. Ora, l'elettore di Venezia, rimandandolo, sostituisce egli un deputato al deputato che già aveva nominato? Ha esercitato la prima volta quel mandato generale che ha dalla legge? Ha, per la prima volta, potuto nominare liberamente un impiegato, salvo solo che sia soggetto al sorteggio? Il non concederglielo ora sarebbe una vera *diminutio capitis* per gli elettori della città di Venezia.

Quando si sarà verificato il numero degli impiegati e si sarà dichiarato che è pieno, allora si che l'elettore saprà che non può nominare un impiegato. Ma in questo momento, nel momento in cui egli lo nomina senza che questa certezza vi sia, e in cui nomina quello stesso che aveva nominato prima; come si può dire che questa nomina sia contro la legge?

In verità, lo confesso, a me pare che la legge sia evidente in questo punto, che non ammetta dubbio. Quante volte l'elettore esercita, per la prima volta, il suo ufficio (e lo esercita, per la prima volta, se è stata annullata, per vizio di forma, la elezione generale), egli deve trovarsi nella condizione di tutti gli elettori del regno.

Quando il suo deputato ha cessato, per qualunque cagione, di esser tale, ed egli è chiamato a fare una nuova elezione, quando il numero dei deputati è accertato e pieno, allora la legge è chiara, allora la legge vi dice: voi non potete nominare alcun deputato impiegato. Adunque la legge non solo non ha voluto togliere il diritto primitivo, ma la sua interpretazione genuina non lascia dubbio alcuno sul diritto che avevano gli elettori di Venezia di eleggere il loro deputato: per essi non era che una rettifica, una controprova del primo atto.

Quanto poi alla seconda parte: cioè a dire, ai precedenti, io non posso che aggiungere una cosa, ed è: che nessuno dei casi esposti dall'onorevole Pasquali è identico al caso attuale, e che invece il caso dell'onorevole De Amezaga è precisamente identico ad esso.

Per trovarvi una differenza, la sottile investigazione dell'onorevole Pasquali, ha dovuto rilevare che quella prima elezione di Genova era stata annullata perchè 300 elettori erano stati ar-

bitrariamente cancellati. Ma questa anche fu annullata, perchè 27 elettori non hanno avuto l'avviso in tempo e non hanno potuto accedere all'urna. La ragione è la medesima, non c'è che una diversa proporzione di numero.

Ebbene, quando si trattò dell'elezione del De Amezaga, quando la Camera riconobbe che non era il caso d'una elezione nuova, ma di una conferma dell'elezione antica, sebbene in quello stesso giorno la Camera annullasse le altre elezioni che avevano origine diversa, confermò nondimeno quella del De Amezaga.

A me pare quindi, che la Camera non debba esitare questa volta a seguire il precedente già adottato, precedente tanto più da seguirsi in quanto che, a mio avviso, è quello solo che rispetta la volontà degli elettori, il diritto loro ad una libera elezione, lo spirito e la lettera della legge elettorale.

Voci. La chiusura! la chiusura!

Presidente. Essendo chiesta la chiusura domando se sia appoggiata.

(*È appoggiata.*)

La chiusura essendo appoggiata la pongo a partito.

(*È approvata.*)

Verremo dunque ai voti.

Rileggo la proposta della Giunta, e cioè che " Voglia la Camera convalidare l'elezione del 1° collegio di Venezia nella persona del generale Emilio Mattei. "

A questa proposta l'onorevole Pasquali contrappone la seguente:

" Propongo che la Camera annulli l'elezione dell'onorevole Mattei nel 1° collegio di Venezia. "

Vi è poi un'altra proposta dell'onorevole Farina Luigi Emanuele, così formulata:

" Il sottoscritto propone di sospendere la convalidazione dell'elezione fino a quando sia seguito il sorteggio, se il numero dei deputati impiegati superi quello fissato dalla legge, o qualora non superi il numero, fino a dopo il rapporto della Commissione per l'accertamento dei deputati impiegati. "

Minghetti, relatore. Domando di parlare.

Presidente. L'onorevole Minghetti ha facoltà di parlare.

Minghetti, relatore. Non ho bisogno di dichiarare che la maggioranza della Giunta non può accettare questa proposta.

Presidente. Fra le proposte presentate, quella dell'onorevole Farina che ho letto testè come sospensiva, ha la precedenza. Poi viene la proposta

dell'onorevole Pasquali, e da ultimo quella della Giunta.

Pongo a partito la proposta sospensiva dell'onorevole Luigi Emanuele Farina.

(Dopo prova e controprova la proposta sospensiva dell'onorevole Luigi Emanuele Farina non è approvata.)

Pongo ora a partito la proposta dell'onorevole Pasquali. La rileggo:

“ Propongo che la Camera annulli l'elezione dell'onorevole Mattei nel primo collegio di Venezia. ”

(Non è approvata.)

Pongo a partito la proposta della Giunta, cioè, che voglia la Camera convalidare l'elezione del 1° collegio di Venezia nella persona del generale Emilio Mattei.

(È approvata.)

In conseguenza del che, salvo i casi di incompatibilità preesistenti e non conosciuti al momento della proclamazione, proclamo eletto a deputato del primo collegio di Venezia l'onorevole Emilio Mattei.

Ora viene la discussione dell'elezione del primo collegio di Messina.

Si dà lettura delle conclusioni della Giunta delle elezioni intorno all'elezione del primo collegio di Messina.

Quartieri, segretario, legge:

“ La Giunta a maggioranza conchiude che voglia la Camera convalidare l'elezione del collegio di Messina 1° nella persona del vice-ammiraglio Di Saint-Bon. ”

“ Basteris, relatore. ”

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pasquali.

Pasquali. L'onorevole relatore Minghetti, parlando dell'elezione del primo collegio di Venezia ci disse che essa si era presentata nelle stesse identiche condizioni dell'elezione del De Amezaga. Il voto della Camera ha dimostrato che essa ha acconsentito in questa idea. Siccome l'elezione però dell'onorevole Di Saint-Bon avvenne in condizioni perfettamente diverse...

Minghetti. Domando di parlare.

Pasquali... così io ne propongo l'annullamento.

Comprenderà la Camera che io non debbo ripetere le ragioni per cui faccio questa proposta; richiamo quelle dette in precedenza, e ripeto che il caso dell'onorevole Di Saint-Bon è perfettamente diverso da quello dell'onorevole Mattei, perciocchè nelle elezioni generali era stato proclamato a deputato l'onorevole Durante. Quindi è che, a mal-

grado dell'intervenuto voto, posso, senza mancare di rispetto alla Camera, ripetere la proposta di annullamento, perchè appunto ora trattasi di elezione avvenuta in condizione diversa da quella dell'onorevole Mattei.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Minghetti.

Minghetti, relatore. Io non posso accettare quell'epiteto di perfettamente diverso, che l'onorevole Pasquali ha detto relativamente all'elezione dell'onorevole Di Saint-Bon.

C'è qualche diversità, questo è indubitabile; la verità avanti tutto. Ma spero di dimostrare che la diversità non tocca per niente la sostanza della cosa.

In che consiste questa diversità?

Consiste in ciò che mentre nel collegio di Venezia si era proclamato a deputato il Mattei; a Messina invece i presidenti avevano proclamato il Durante.

Ma, o signori, la proclamazione fatta da un collegio ha un valore assoluto? È una cosa la quale sia apodittica? No, certo: tanto è vero che la Giunta delle elezioni è chiamata a riesaminarla; ed avendo riesaminata la proclamazione di Messina, che cosa ha fatto la Giunta delle elezioni? Ha trovato che questa proclamazione è stata mal fatta; che, se non vi fossero state delle ragioni di nullità, l'eletto veramente era il Di Saint-Bon e non il Durante. Ora, perchè un collegio di presidenti ha fatto male la somma (poichè qui si tratta di fare una somma), volete voi che questo sbagli di addizione, guasti, perturbi l'elezione medesima? In verità questa mi parrebbe la cosa la più strana del mondo.

La Giunta delle elezioni non è il collegio dei presidenti, ma essa ha rimesso l'onorevole Di Saint-Bon nel posto in cui era l'onorevole Mattei. Non vi è dunque perfetta diversità, non vi è neppure identità, perchè c'è stato un fatto precedente; ma quel fatto precedente non ha nessun valore, quando si consideri che la Giunta ha riesaminato il fatto, perchè si tratta di una questione di fatto; e prego l'onorevole Pasquali di tener bene a mente che, secondo la legge, il collegio dei presidenti non ha nessun diritto di giudicare intorno alle proteste, ai motivi di nullità, alle ragioni che si adducessero pro e contro; esso non deve far altro che una somma. Ora, se questa somma è sbagliata, se, come egli sa, meglio di me, errore non fa pagamento, vogliamo dire che la proclamazione dell'onorevole Durante muti sostanzialmente le condizioni del Di Saint-Bon da quelle del Mattei? In verità questa mi sembra una di quelle sottigliezze, le quali la mia mente

forse perchè troppo ottusa, non arriva a comprendere.

Per me l'elezione del Di Saint-Bon ha questo di diverso che fu preceduta da un atto numerico irregolare. Ma la Giunta lo ha ristabilito al suo posto, e ristabilendolo, l'ha collocato nella posizione medesima in cui era il generale Mattei; quindi se la Camera vuol essere logica, e non ne dubito, confermerà il voto della Giunta e respingerà la proposta dell'onorevole Pasquali.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Zerbi.

De Zerbi. Non aggiungerò che due parole a quelle dette dall'onorevole Minghetti. Mi associo perfettamente al giudizio da lui fatto sull'elezione dell'onorevole Di Saint-Bon. Secondo risulta dalla relazione presentataci dalla Giunta, i fatti sono questi, e cioè che la Giunta delle elezioni ha ritenuto che l'onorevole Di Saint-Bon fosse stato eletto nelle elezioni generali, quindi questa seconda elezione non è stata che una riprova, una integrazione della prima. Io ho chiesto di parlare tanto la prima volta come ora, non per tema che un valentissimo oratore, quale è l'onorevole Pasquali, possa spostare dei voti, perchè io non avrei alcuna ragione di ciò temere e sospettare. Avversario altra volta in questioni tecniche dell'onorevole Di Saint-Bon potrei votare contro di lui anche domani probabilmente, ma ciò non toglie che io debba rispettare il diritto degli elettori di Messina, il qual diritto si è affermato così, dicendo che essi elettori di Messina credono che certe questioni, alle quali è interessata la salute della patria, debbono essere discusse nel Parlamento, avendo qui dentro i rappresentanti di tutte le principali idee, e non avendone uno dentro e l'altro fuori. Questa è stata l'affermazione degli elettori di Messina.

Essi avevano diritto di farla e la Camera ha il dovere di rispettarla.

Presidente. Verremo ora ai voti. Rileggo la proposta della Giunta:

“ La Giunta a maggioranza conchiude che voglia la Camera convalidare l'elezione del collegio 1° di Messina nella persona dell'onorevole Di Saint Bon. ”

L'onorevole Pasquali contrappone la seguente proposta:

“ Propongo che la Camera annulli l'elezione del 1° collegio di Messina nella persona dell'onorevole Di Saint Bon. ”

Presidente. La proposta dell'onorevole Pasquali ha la precedenza. La pongo a partito.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(La Camera non approva la proposta dell'onorevole Pasquali.)

Pongo a partito la proposta della maggioranza della Giunta, che ho letto.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata.)

In conseguenza di che, salvo i casi d'incompatibilità preesistenti e non conosciute al momento della proclamazione, dichiaro eletto a deputato del 1° collegio di Messina l'onorevole Antonio Simone Di Saint-Bon.

Panattoni. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare sull'ordine del giorno l'onorevole Panattoni.

Panattoni. La lunga discussione svolta finora mi richiama ad altro tema che egualmente riflette l'opera della Giunta delle elezioni.

Volgono sei mesi, dacchè le elezioni generali si son fatte, e noi abbiamo un'intera provincia che non è legalmente rappresentata in quest'aula...

(Diversi deputati si affollano nell'emiciclo.)

Presidente. Onorevoli colleghi, li prego di andare al loro posto. Non sono tanto grandi le fatiche fatte finora, che non si possa più rimanere ai propri posti. (Si ride)

Panattoni. Parlo della provincia di Siracusa. Le gravi contestazioni sorte intorno all'elezione dei due collegi, che quella provincia compongono, dettero luogo a due distinte deliberazioni pubblicamente annunziate dalla Giunta delle elezioni nelle sue adunanze del 18 dicembre e 20 gennaio; mercè le quali era stabilito che un comitato inquirente per ciascuno dei collegi si recasse a verificare la regolarità di quelle elezioni.

Io so quanto l'onorevole presidente, durante le non brevi ferie, abbia cercato di affrettare il lavoro delle varie Giunte. Perciò appunto domando a qual punto sieno i lavori dei due Comitati inquirenti per il primo e per il secondo collegio di Siracusa?

E domando del pari se e quando, in base alla precedente pubblica loro deliberazione, verrà la Giunta a riferire alla Camera?

Presidente. Darò all'onorevole Panattoni brevissimi schiarimenti.

Più volte, verbalmente, ed anche per iscritto, ho sollecitato la partenza di questo Comitato inquirente durante le ultime vacanze, ma ciò fino ad oggi non si è potuto ottenere e le ragioni le dava il presidente della Giunta.

Ferracciù. A proposito delle elezioni avvenute nel collegio di Siracusa, sono pervenuti alla Giunta importantissimi documenti. Per deliberare sui medesimi, si è la stessa Giunta riunita d'urgenza: non ha ancora potuto prendere le sue deliberazioni; le prenderà tra poco, ed appena le abbia prese, si

farà premura di darne comunicazione alla Camera.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Panattoni.

Panattoni. Avea premesso già, dacchè sentivo obbligo di renderne ad esso pubblico encomio, come l'onorevole presidente nulla avea risparmiato a che si affrettassero i lavori della Giunta. Ma, d'altra parte, odo oggi d'un tratto che su queste elezioni nuovi documenti sono arrivati, dopo che una deliberazione di un Comitato inquirente erasi presa e pubblicamente enunciata. La Commissione per le elezioni, si dice, si è radunata per prendere delle deliberazioni definitive. In verità o signori, per amore di regolarità; mi piace fin d'ora dichiararlo, io non conosco, per ora (finchè l'inchiesta decretata non sia eseguita), altra deliberazione legalmente attuabile che quella presa già dai Comitati inquirenti.

Attendo che a questo Comitato inquirente si dia modo di verificare e di riferire. È inutile oggi che una qualunque delle due parti tenti intorbidare con nuove deduzioni quella deliberazione che per me ha virtù di sentenza interlocutoria. Ond'è che, mio malgrado, sono costretto di richiamare la Giunta all'osservanza delle proprie deliberazioni.

Minghetti. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Minghetti.

Minghetti, relatore. La Giunta non può rimanere sotto questa monito sesquipedale dell'onorevole Panattoni. (*ilarità*) La Giunta ha fatto il suo dovere, ed è pronta a rendere conto di quanto ha fatto, e non ha bisogno che nessuno la ammonisca: può aver sbagliato, può sbagliare, la Camera deciderà essa, ma oggi pare che si voglia metterla in istato d'accusa.

Dirò prima di tutto che questi documenti, di cui pare che l'onorevole Panattoni faccia grande meraviglia, sono importantissimi, sono sentenze di tribunali, e mi pare che delle sentenze di tribunali emanate recentemente, dico dalla Corte d'appello di Messina, meritino che la Giunta riprenda al lume di queste sentenze il suo esame. Quali sieno per essere le sue deliberazioni non sta a me il dirlo. Per ora non accenno alle ragioni per cui il Comitato inquirente non si è ancor mosso: non sarebbe opportuno di spiegarle, ma verrà giorno in cui si spiegheranno, e la Camera vedrà se la Giunta abbia compiuto regolarmente e diligentemente il proprio dovere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Panattoni.

Panattoni. Ho dimandato di parlare non per rientrare nei rilievi già fatti, che potranno se ne sarà bisogno, convertirsi in formale mozione. È piaciuto all'onorevole Minghetti di qualificare come *sesquipedali* le mie parole. (*Si ride*) In verità, è codesta una questione di misura. Ammetto che il criterio metodico dell'onorevole Minghetti non può essere il mio. (*Si ride*)

Io ho voluto ricordare alla Giunta le proprie deliberazioni. È per me una questione di regolamento. Ritengo che il presidente, fedele custode dei nostri regolamenti, se ne sarà il caso, saprà esigerne l'osservanza.

Presidente. Senta, onorevole Panattoni, ella previene l'azione del presidente la quale mi pare non debba per ora entrarvi; ne discuteremo quando la Giunta avrà riferito.

Giuramento del deputato Di Saint-Bon.

Presidente. Essendo presente l'onorevole Di Saint-Bon, lo invito a prestare giuramento. (*Legge la formula*)

Di Saint Bon. Giuro.

Discussione dello stato di prima previsione del Ministero della marineria.

Presidente. L'ordine del giorno recherebbe: Seguito dello svolgimento di interpellanze dei deputati Boselli e Luzzatti al presidente del Consiglio ed ai ministri della marineria, della guerra e dei lavori pubblici; e dei deputati Sanguinetti, Berio e Maffi al ministro della marineria — di una interrogazione del deputato Elia ai ministri della marineria e dei lavori pubblici.

Come la Camera ricorda, nelle sedute di ieri e di avanti ieri, gli onorevoli Boselli, Sanguinetti ed Elia svolsero le loro interpellanze ed interrogazioni. Verrebbe ora la volta delle risposte degli onorevoli ministri interpellati ed interrogati. Però prima di dare facoltà di parlare agli onorevoli ministri, credo mio debito di porre in avvertenza la Camera al riguardo di una anomalia che si verificherebbe se i ministri parlassero ora.

Noi troviamo nell'ordine del giorno, dopo le interpellanze ed interrogazioni, iscritta la discussione del bilancio della marineria: ora, scorrendo i nomi degli iscritti nella discussione generale di questo bilancio, io trovo che alcuni di essi si propongono di risollevarne la questione dell'industria nazionale, che fu già trattata nello svolgimento delle interpellanze ed interrogazioni. Per la qual

cosa avverrebbe che se oggi, seguendo le norme tassative del regolamento, io dessi facoltà di parlare agli onorevoli ministri per rispondere agli interroganti ed interpellanti, subito dopo aprendosi la discussione generale del bilancio della marineria tornerebbe a galla la stessa questione che noi avremmo creduto oggi di aver esaurita.

Ripeto che è una delle tante anomalie che si verificano quando non si seguono le norme del Regolamento; ed è una di quelle anomalie le quali m'inducono ancora una volta a raccomandare alla Camera di smettere il sistema di rimandare lo svolgimento delle interpellanze ed interrogazioni che si presentano alla discussione dei bilanci.

Mi pare per conseguenza necessario, non essendo più possibile attenersi alla lettera del regolamento, seguire lo spirito del medesimo, facendo quello che altra volta fu fatto, vale a dire, di considerare gli interpellanti ed interroganti come primi iscritti nella discussione generale del bilancio; di dar poi facoltà di parlare agli altri iscritti nella discussione stessa i quali vogliono più specialmente trattare la questione alla quale le interpellanze o le interrogazioni si riferiscono; di fare che il Governo risponda a tutti quelli che tale questione hanno trattato. Esaurita per tal modo la questione del lavoro nazionale che può considerarsi la prima parte della discussione generale del bilancio della marineria, passeremo alla vera e propria discussione del bilancio stesso. (*Benissimo!*)

Se la Camera lo consente io terrei questo metodo. (*Pausa*)

Dunque non sorgendo obiezioni, parmi dover ritenere che la Camera consente che si segua il metodo da me proposto. Così procederemo.

Ora dunque l'ordine del giorno reca: Discussione dello stato di prima previsione per il 1883 del Ministero della marineria.

Dichiaro aperta la discussione generale e prego l'onorevole segretario Quartieri di dar lettura dell'articolo di legge.

Quartieri, segretario, legge:

Articolo unico. Sino all'approvazione del bilancio definitivo di previsione per l'anno 1883, il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marineria, in conformità allo stato di prima previsione, annesso alla presente legge.

Presidente. Primo iscritto è l'onorevole Marselli, il quale non credo intenda trattare la questione riguardante l'industria nazionale. Viene poi l'onorevole Borghi il quale anch'egli parmi non voglia trattare tale questione. Viene infine l'onorevole

Maffi che di questa questione speciale vuol parlare. Do quindi facoltà di parlare all'onorevole Maffi.

Maffi. È proprio il caso di ripetere: *delenda Carthago*. Nel 1881, diceva ieri l'onorevole Elia, un inno di trionfo suonava, gradito ad ogni cuore italiano, da un lembo all'altro della nostra penisola; era l'esposizione nazionale che, come una rivelazione, noi stessi aveva sorpresi e ci aveva dato la persuasione che anche noi sappiamo e possiamo fare. Passarono due anni e l'eco del nostro trionfo industriale si spense assieme ai propositi e alle speranze del nostro risorgimento economico, e l'esposizione nazionale di Milano tanto vantata ha lasciato il tempo di prima.

Ora una città benemerita ed industrie, la città di Torino, bandisce per l'anno venturo un'altra gara feconda per l'ingegno ed il lavoro nazionale. Ma, ove una benefica reazione non si manifesti nel paese contro il pregiudizio inveterato della nostra inferiorità ed impotenza, io credo che anche le esposizioni potremo classificarle fra le cose viete e rettoriche.

Io ho preso a parlare su questo bilancio non già per combattere od appoggiare questo o quel sistema di navi perchè io non ho veduto che le barcaccia di legno del *Naviglio*; (*Si ride*) non già per entrare in una discussione tecnica, nella quale non potrei seguire alcuno e meno di ogni altro l'onorevole Ministro: e quantunque io non divida quel 90 per cento di simpatie actoniane del mio collega Boselli, pure non sono nemmeno animato da nessun lontano sentimento di ostilità verso il ministro che presiede alle cose della nostra marineria.

Io, come operaio, intendo di parlare su questo bilancio unicamente per la difesa del lavoro nazionale, danneggiato da un sistema che potremmo dire tradizionale, che non è da ascrivere a colpa dell'attuale ministro, e che si è esteso a quasi tutto il paese, sistema che ci fa preferire ai nostri i prodotti dell'industria forestiera.

Se la nostra dignità, se il nostro patriottismo, se gli stessi nostri interessi ci devono mettere al riparo da ogni vanità, da ogni illusione sul valore dei nostri meriti reali, ci impongono anche l'obbligo di ridurre nelle giuste proporzioni quel discredito che ci pesa addosso per colpa di asserzioni accolte senza beneficio d'inventario. Dopo i discorsi degli egregi colleghi Boselli, Sanguinetti ed Elia, che spaziarono con grande competenza in tutti i campi dei vari lavori e delle attitudini nostre a produrre, io mi limiterò a svolgere le mie considerazioni solamente nel campo che riguarda le costruzioni navali, dichiarando innanzi tutto di associarmi a

quanto dissero prima e meglio di me gli onorevoli colleghi.

Utopia sarebbe sempre stata l'idea del nostro risorgimento politico, se sangue di martiri e sacrifici di popolo non l'avessero convertita in realtà. Utopia si vorrebbe oggi da alcuno il nostro risorgimento economico industriale. E tale si manterrà finchè i detrattori di quanto è opera nostra, avranno il sopravvento su coloro che cercano di redimerci nelle lotte economiche. Dalla comunicazione ministeriale inserita nella relazione sull'inchiesta intorno alla marineria mercantile, dal presente bilancio, e più ancora dalle cifre esposte dagli onorevoli Boselli e Sanguinetti ci è dato rilevare la vastità delle proporzioni o meglio delle sproporzioni dei lavori commessi dal Ministero della marineria all'estero.

Nè ordini del giorno votati dalla Camera, nè proteste di operai e di industriali, nè l'azione concorde ed efficace del giornalismo italiano ebbero potenza alcuna di mutare, almeno in parte, almeno per quanto è possibile e compatibile col tempo, l'indirizzo del Governo; poichè da una nota che io tengo, e che ho tutte le ragioni di ritenere non molto lontana dal vero (ed anzi bramerei essere male informato), risulta che i lavori attualmente commessi all'estero dal solo Ministero della marineria ascendono a circa 32 milioni.

Ma è veramente tale lo stato delle nostre industrie da indurci a perpetuare questo sistema disastroso? Naturalmente, a giustificare la sua condotta, l'onorevole ministro della marineria, nella nota inserita nella relazione della Commissione d'inchiesta cui ho testè accennato, dice queste parole a proposito dei nostri stabilimenti:

“ Gli stabilimenti meccanici italiani, specialmente per quanto si riferisce alla loro direzione tecnica, sono in condizioni che vietano di affidare loro lo studio di macchine di marina potenti, complicate, quali convengono alla maggiore parte delle navi da guerra, ed alle esigenze dell'arte moderna. ”

Ed io naturalmente, mi inchinerei riverente a questo responso dell'onorevole ministro, se si trattasse solo di studi, e non di esecuzione, ove nella nota dei lavori commessi all'estero, e che ognuno può consultare, non si vedessero commessi dei lavori anche di limitatissima importanza, i quali anche le più modeste nostre officine saprebbero eseguire.

Lo stesso documento, per giudicare con criteri affatto speciali i nostri lavori, per giudicare alcune macchine costrutte, o progettate in Italia, e che non ebbero un esito soddisfacente (quasi chè

gli errori formino regola soltanto per i nostri costruttori, e formino un'eccezione per i costruttori stranieri), aggiunge queste parole: “ Se lo Stato deve provvedere in un modo efficace alla sua difesa, sarà costretto a ricorrere all'estero. ”

Se io dicessi all'onorevole ministro che è un modo molto strano quello di provvedere efficacemente alla difesa del paese coll'affidare all'estero la costruzione dei nostri ordigni di difesa e d'offesa, gli concederei anche il diritto di ridere alle mie spalle per la poca autorità del mio giudizio.

Ma oltrechè in questo giudizio convengono persone autorevoli, l'onorevole Boselli ha citato anche alcuni consigli che ci vengono dall'estero, consigli che mi asterrò dal ripetere, ma che mi sembrano una risposta categorica alla teoria dell'onorevole ministro.

Mentre d'oltre Alpi e d'oltre mare ci vengono i lavori che commettiamo, e per i quali molti dei nostri milioni debbono emigrare, dall'estero ci viene puranche l'avvertimento che non siamo sulla via migliore. Accettiamo quest'avvertimento tanto più che non ci costa un soldo.

Perfezione di lavoro, sollecitudine d'esecuzione economia nei prezzi sono, od almeno dovrebbero essere, le ragioni che hanno consigliato il Ministero a ricorrere, nelle proporzioni che conosciamo, alla industria forestiera. Se il ministro della marineria abbia o meno conseguito quest'intento dimostrerò brevemente colla scorta di fatti inconfutabili che modestamente mi farò ad esporre.

In primo luogo non voglio già affermare che le nostre officine abbiano raggiunto tutto quello sviluppo che possono vantare i grandi stabilimenti di Inghilterra e di Germania; ma ove le nostre industrie avessero avuto appoggio, ove fossero state incoraggiate, anzichè condurre una vita stentata ed anemica, sempre incerte del domani, quali splendidi risultati non avrebbero ottenuti? Se noi insistiamo nel pregiudizio della nostra inferiorità, della nostra impotenza, anche fra un secolo saremo al punto in cui siamo oggi, ed i nostri nepoti deploreranno ciò che oggi deploriamo noi.

Chi leggesse i giornali del 1878 a proposito di questa stessa questione, crederebbe di leggere i giornali del 1883. Anche allora, come adesso, era bandita una crociata in difesa del lavoro nazionale; ma allora i risultati furono nulli; m'auguro che lo stesso non avvenga del movimento d'oggi in favore dell'industria nazionale. Però è mio debito osservare che anche nella stampa italiana vi sono taluni (pochi, a dir vero, pochi per la nostra fortuna, per la nostra dignità) che si scagliano violentemente contro tutto quanto è fatto in paese;

informi, la *Nuova Rivista*, di Torino. Negli articoli di questo giornale si deplora che in Italia pochi si curino di studiare a fondo la grave questione della marina. Ma tutti questi che si lagnano, tutti questi Mevii moderni, non si accorgono o, meglio, giova loro di non accorgersi che, mentre essi credono di studiare l'arduo problema con articoli di fondo nei giornali, i nostri industriali sciolgono il problema coi fatti.

Io non so se questi Mevii, siano italiani, o se pure abbiano una nazionalità; bensì credo, e credere credo il vero, che costoro siano i discendenti di quella tribù che fece salire la mosca al naso a Mosè, per modo che indispettito spezzò le tavole della legge. (*Si ride*)

Onorevoli colleghi, ho detto che, mentre costoro credono di studiare il problema della marineria con articoli di giornali, i nostri industriali lo risolvono coi fatti. Lo dimostrerò brevemente, sperando di mantenere così la promessa che ho fatta in principio di esser breve.

Prima del 1855, la marineria sarda provvedeva all'estero le macchine per i suoi bastimenti, ma in quell'anno volle ordinare in paese le macchine per il piroscafo *Luni*.

I risultati furono soddisfacenti e quelle macchine sono tuttora in attività di servizio.

Indi il ministro Cavour, che voleva sottrarsi alla dipendenza straniera, commise allo stabilimento Ansaldo di Sampierdarena la fabbricazione di corazze per le navi da guerra con l'impiego del ferro lombardo. Le corazze furono eseguite e messe alla prova non diedero risultati inferiori a quelli delle corazze fabbricate all'estero; anzi, i competenti dicono che esse furono trovate migliori di assai.

Lo stesso ministro Cavour non disse, come si direbbe ora ai costruttori italiani: non possiamo affidarvi lavori importanti perchè non ne avete mai eseguiti; imperocchè il più elementare buon senso insegna che una cosa per essere eseguita la seconda volta, bisogna che sia eseguita la prima. Ma questo povero di spirito di Cavour incoraggiato dai primi risultati, si arrischiava ad ordinare allo stabilimento stesso le macchine per la fregata *Conte Verde* e l'avviso *Vedetta*; le quali macchine diedero risultati non inferiori a quelle eseguite in Inghilterra. Che imprudente è stato il conte di Cavour affidando tale lavoro per la prima volta ai nostri industriali!

E si asseriva che cotesto ministro ebbe anche, non so se la prudenza o l'imprudenza, di far risparmiare all'erario lire 250 per cavallo nominale, perchè le macchine costruite in Italia furono pagate

lire 1250 per cavallo, mentre macchine simili vennero pagate ai costruttori inglesi in ragione di lire 1500, oltre le spese di trasporto a nostro carico.

Queste cifre non le ho immaginate io; debbono essere contenute nei contratti che esistono al Ministero della marineria.

E giacchè si parla di contratti e d'economia, citerò anch'io con l'onorevole Boselli, ma per trarne conclusioni mie particolari, il contratto fatto recentemente per la costruzione del *Flavio Gioia*, e dell'*Amerigo Vespucci*.

Il prezzo stabilito nei due contratti è identico, perchè identica è l'importanza del lavoro, quantunque qui nel bilancio, la macchina del *Flavio Gioia* sia segnata per 5 mila cavalli, mentre la macchina dell'*Amerigo Vespucci* è segnata soltanto per 1500 cavalli, senza indicazione di qual cavallo-forza si intenda parlare.

Se non si sapesse che si ha a fare con gente a modo si potrebbe temere di qualche tranello.

Il pagamento del prezzo fu stabilito in 1,568,000 lire in ambedue i contratti, pagabili in cinque rate, e il termine di consegna dei due lavori è uguale, è cioè di 20 mesi.

Aprò una parentesi a proposito della sollecitudine per la consegna dei lavori. È noto come il completo armamento della nave *Italia*, che doveva aver luogo nel 1882, per gli indugi frapposti nella consegna delle corazze commesse all'estero, non potrà venire effettuato che verso la metà del 1884, stando alle affermazioni dell'onorevole ministro. Or bene, la Commissione del bilancio per giustificare questi indugi così si esprime:

“ Ma chi ignora che le previsioni fondate anche sul più accurato esame di fatti, spesso riescono fallaci? „

Parole queste veramente d'oro, ma che hanno il difetto di essere messe avanti per giustificare ciò che si vuole giustificare ad ogni costo.

Infatti facciamo il confronto con un altro giudizio sopra un indugio delle nostre officine industriali. Del ritardo di qualche mese nella consegna dell'apparato motore dell'*Amerigo Vespucci* costruito in Italia, la Commissione del bilancio dice:

“ Questo ritardo influirà in modo deplorabile sull'epoca per la quale la nave sarà totalmente pronta. „

Se avvii qualche cosa veramente da deplorare è l'uso della parola *deplorabile*, di cui la Commissione del bilancio in questa relazione volle far spreco per giudicare dei ritardi commessi dalla nostra industria, mentre è così indulgente e benevola verso i ritardi degli altri.

Ma forse in questa indulgenza, in questa benevolenza ci avrà una parte principalissima un sentimento nobile, generoso, il sentimento della fratellanza dei popoli.

Riprendendo l'esame del contratto citato, io ho detto che è uguale l'importanza del lavoro, ed uguale pure il termine della consegna. Se la Casa italiana ha accettato quel contratto, colle penalità pecuniarie stabilite in esso, segno è che essa è in grado di soddisfare a questi impegni.

Un altro fatto che dimostra come la sollecitudine nella consegna dei lavori non sia che un pretesto per giustificare un partito preso, l'abbiamo anche nella storia, ormai nota in tutto il paese, per l'ordinazione delle macchine dell'*Andrea Doria*. Il Ministero della marineria, con sua nota del primo agosto 1882, comunicava alla ditta Ansaldo le proposte per la costruzione degli apparati motori per questa nave importante.

La casa Ansaldo rispondeva, il 10 dello stesso mese, che accettava l'importante ordinazione alle condizioni proposte, o da proporsi dal Ministero.

Or bene, o signori, dopo otto mesi, l'ordinazione delle macchine per l'*Andrea Doria* non è ancora confermata, malgrado qualche sollecitudine della Casa che, per fare onore ai suoi impegni, vuol sapere in tempo utile in che acque navigare, onde provvedersi dei mezzi opportuni per far fronte all'importante impegno.

Non comprendo come nella relazione del bilancio, mentre è detto a quali Case straniere sono ordinati i motori per le navi, *Ruggiero di Loria* e *Morosini*, non sia fatto cenno a quale Casa sia commesso, o s'intenda commettere, l'apparato motore per l'*Andrea Doria*. Pare che si abbia una specie di ritrosia ad affidare questi lavori ai nostri industriali. Io pregherei l'onorevole ministro a vincere un po' questo sentimento, ed a dare qualche spiegazione in proposito. Io non so da che questi indugi siano consigliati. Forse dal partito di far perdere alla nostra casa Ansaldo una parte dei 28 mesi che le sarebbero necessari per eseguire questo lavoro; ma osservo che lo scafo è appena incominciato alla Spezia e che, pur procedendo i lavori alacramente e senza interruzione, esso, anche per affermazione della Commissione del bilancio, non sarà terminato prima del 1885; quindi anche su questo riguardo non si potrebbero avanzare che futili pretesti.

Chiudo la parentesi e riprendo l'esame del bilancio.

Ho detto che il termine delle consegne è uguale, che è uguale anche il numero delle rate di pagamento; ma v'ha tra i due contratti una differenza,

ed è questa, che alle Case inglesi l'ultima rata è pagata dopo il ventottesimo mese mentre alle italiane è pagata dopo il quarantesimo. Da tale differenza risulta quella perdita per le Case italiane accennata dall'onorevole Boselli a vantaggio dell'erario. A questo vantaggio se ne aggiunge un altro, ed è quello che per il lavoro consegnato in Italia il Governo non deve sottostare ad alcuna spesa di trasporto, mentre l'altro deve andare a prenderselo fino in Inghilterra, o altrove.

Per spiegare questi fatti circolano nel paese sospetti ed insinuazioni che io non voglio raccogliere, ma che è nostro debito di dissipare. Fanno il giro dei nostri giornali certi aneddoti di alcuni ufficiali della nostra marineria mandati all'estero per istudiare a spese nostre e poi divenuti agenti delle Case estere. Ma io, lo dico francamente, non voglio vedere in tutto ciò che un sistema difettoso, ed un indirizzo sbagliato nel quale ostinatamente si persevera.

E che si tratti di un sistema inveterato, lo vediamo anche nelle cose di minore importanza. Per esempio, le case Florio, Orlando, Rubattino e via dicendo, nonchè i principali nostri alberghi provvedono le argenterie da tavola per i loro trasporti dai fornitori italiani Broggi, Garampelli, Borri, ecc.; il solo Ministero ricorre all'estero per queste forniture; e mi si assicura che non faccia neppure le aste.

Eppure una di queste Ditte all'esposizione di Milano ebbe dal Ministero di agricoltura e commercio la medaglia d'oro, ed uno dei suoi dirigenti fu perfino fatto cavaliere! È una bella cosa quella di vedere che il Governo riconosce i meriti degli industriali con medaglie d'oro e con crocifissioni; ma sarebbe cosa migliore che questi meriti non fossero poi disconosciuti col ricorrere all'estero per quelle stesse produzioni che si sono premiate in Italia.

Ma ritorniamo alle macchine marinaresche.

Dissi che le macchine del *Conte Verde* e della *Vedetta* diedero ottima prova; infatti la macchina di quest'ultima è tuttora in attività di servizio, e l'altra fu messa a terra, ma non per guasti della macchina, bensì per guasti avvenuti alla carena della nave.

Incoraggiato da questi risultati, il Governo, ordinò nel medesimo tempo la macchina per la corazzata *Palestro* allo stabilimento Ansaldo, ed alla società di Pietrarsa quella della corazzata *Principe Amedeo*. Quella dello stabilimento Ansaldo diede ottimi risultati. L'altra, per una svista che io non saprei spiegare, ebbe un cilindro difettoso; ma sostituivone uno nuovo, la macchina funzionò egre-

giamente. Pure bastò questo cilindro difettoso per far gridare i poco patriottici detrattori delle opere nostre!

Dallo stabilimento di Napoli uscirono le macchine per le cannoniere *Scilla* e *Cariddi*, de' cui risultati il Governo non ebbe a lagnarsi. Dal cantiere Orlando uscì poi la macchina della torpediniera destinata a stare nella galleria di poppa del *Duilio*. Con questa macchina la casa Orlando ha saputo mostrare che questi lavori non sono più una specialità degli industriali inglesi. Dai cantieri di Livorno poi uscirono anche le motrici per il piroscafo *Ortigia*, il cui risultato buono fu confermato perfino dal ministro della mariniera.

Ma, siamo imparziali. Non tutto quanto si è fatto da noi ebbe una buona riuscita; la macchina della torpediniera *Pietro Micca*, costruita dall'Ansaldo, fu riconosciuta difettosa. Le macchine del *Rapido*, costrutte a Napoli, non svilupparono la potenza preveduta, la macchina della *Staffetta* pure imperfetta.

Abbiamo dunque tre macchine difettose, e un cilindro sostituito contro nove macchine ben riuscite, e dico nove, per non tener conto delle molte provviste alla mariniera mercantile. E perchè tre macchine furono trovate difettose, mentre nove furono giudicate perfette e diedero ottimi risultati, è logico dire che in Italia non si sa fare? Per evitare che gli industriali italiani commettano errori, è sistema nostro di commettere tutto all'estero; d'onde ci vengono altresì macchine come quella del *Flavio Gioia*, la quale, checchè ne dica la Commissione del bilancio, dopo tanti mesi di prova e di riforme, dopo tante modificazioni e correzioni, secondo il parere di uomini tecnici, ma soprattutto spassionati, non ha ancora mostrato di possedere la forza stabilita nel contratto.

In quanto alle costruzioni delle navi di ferro non occorrono molte parole per dimostrare che nulla dobbiamo invidiare a chicchessia; la buona fama che i nostri costruttori si erano acquistata nella costruzione di scafi di legno non solo l'hanno mantenuta, ma l'hanno superata per le navi in ferro. Senza tener conto delle navi mercantili che fecero e fanno buona prova, basterebbe citare a conforto di questa tesi le nostre grandi corazzate che ci sono invidiate persino dai costruttori stranieri.

Ma, a questo riguardo, giacchè abbiamo esaminate le cose difettose costruite in Italia, esaminiamo anche quelle venute dall'estero. Non rappresentano altrettante delusioni il *Re di Portogallo*, il *Re d'Italia*, l'*Affondatore*, il quale per non far torto al suo nome voleva affondare una seconda volta?

Non dirò parola sulla pretesa scarsità di metallo che si attribuisce all'Italia, e sulla totale mancanza di carbon fossile, perchè ne parlarono egregiamente gli onorevoli Boselli e Sanguinetti, ma vogliamo anche trovare discutibili tutte le loro affermazioni: noi dobbiamo trarre le nostre deduzioni dai fatti, e questi fatti ci dicono che nessuno, nè Governo, nè privati, ha dovuto sottostare alle condizioni onerose, che dovrebbero risentirne i prodotti da questa pretesa deficienza di metalli o mancanza di carbon fossile.

Dunque anche riguardo a questo punto ho risposto come meglio poteva. Riguardo a bontà di lavoro si fece in Italia come si fece anche all'estero. Errori ne fanno tutti.

In Italia si sarebbe fatto ancora di più se un impulso vigoroso e costante fosse venuto dal Governo, del cui esempio, buono o cattivo, i privati si fanno imitatori e seguaci.

Ho accennato al tempo della consegna ed alla bontà del lavoro, ma si deve tener conto anche del costo del lavoro, ed a parità di prezzo, il Governo dovrebbe servirsi in Italia. E questa parità di prezzo la si riscontra scorrendo le note dei lavori. Anzi dalle note dei lavori ordinati dal Ministero della mariniera si rileva come dai fratelli Orlando siano stati provveduti alla regia marina dei meccanismi per la manovra a vapore dei timoni delle navi al prezzo di lire 7400 cadauno, mentrechè ai costruttori inglesi vennero pagati nientemeno che lire 30,240. Certamente non tutti i contratti assomigliano a questo, ma ad ogni modo le case italiane, a costo di sottostare a sacrifici, hanno sempre fatto in modo da togliere al Governo la scusa di ricorrere all'estero per tutelare gl'interessi dell'erario.

Del resto, indipendentemente da questo, se anche lo Stato fosse chiamato a qualche sacrificio a profitto dei nostri industriali, chi potrebbe muoverne rimprovero al Governo?

Non sono forse i nostri opifici che pagano i grossi tributi diretti ed indiretti? Danneggiando lo sviluppo di questi, non si danneggia l'entrata del nostro erario?

Ma la economia (mi preme affermarlo) non consiste soltanto nello spendere meno, ma nello spendere bene. Nè si deve trascurare che a questa importante questione non solo è congiunta la tutela della nostra dignità, della nostra sicurezza, della ricchezza del paese, ma si collega intimamente anche colla questione sociale.

Non con leggi di previdenza, non con repressioni, e neppure con quella specie di sarcasmo che si vuole affettare per certi tribuni, si potrà com-

battere il malessere che serpeggia più o meno latente tra le masse.

Quando gli operai italiani abbiano assicurato quel lavoro che frutti un modico sostentamento non vi sarà bisogno di leggi di previdenza, nè di repressioni, e neppure i cosiddetti tribuni troveranno campo per attecchire. Quindi la difesa del lavoro nazionale, che io ho trattata, soltanto per ciò che si attiene all'amministrazione della marineria (non volendo escire dalla discussione del bilancio) deve interessare, come dissero opportunamente gli onorevoli Boselli e Sanguinetti, il ministro della guerra e quello dei lavori pubblici, ma soprattutto aggiungo, deve richiamare l'attenzione del ministro dell'interno, poichè prudenza di Governo vorrebbe che finalmente si facesse sosta sopra una strada percorsa con imperdonabile leggerezza.

Non basta nominare Commissioni d'inchiesta per visitare i nostri stabilimenti siderurgici; bisogna avere l'energia, il coraggio di iniziare l'era nuova del nostro risorgimento industriale. È tanto patriottica, è tanto promettitrice di risultati fecondi questa iniziativa, che il Ministero non deve lasciarsi sfuggire la gloria di farsene campione. Dopo le lotte sanguinose per la redenzione della patria, la gloria migliore, io credo, è la conquista della nostra indipendenza economica, che un giusto e santo orgoglio deve animare il Governo a conseguire.

E perciò io conchiudo dicendo: non protesto per i fatti compiuti, poichè sarebbe inutile, esorto il Governo ad adottare un indirizzo migliore.

Non raccolgo voci vaghe o insinuazioni, ma mi attengo all'eloquenza dei fatti; non voglio fare recriminazioni inutili sul passato, ma desidero assicurazioni feconde per l'avvenire. (*Benissimo!*)

Presidente. Dopo l'onorevole Maffi è iscritto nella discussione generale l'onorevole Nervo.

Gli domando se intenda di parlare su questo stesso argomento.

Nervo. Sì.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Nervo. Sarò brevissimo, onorevoli colleghi, perchè i lunghi discorsi e le dotte osservazioni che avete udito dagli onorevoli oratori che mi hanno preceduto, mi dispensano dall'entrare nelle estese considerazioni che sono state svolte dagli onorevoli Boselli, Sanguinetti e Maffi; i quali dimostrarono la necessità per il Governo e per il Parlamento di dare maggiore importanza e maggiore svolgimento alla produzione nazionale.

L'onorevole Boselli diceva con molto senno

l'altro ieri che è necessario che nel nostro paese si stabilisca un programma permanente di Governo a questo riguardo, cioè a dire si determini un indirizzo economico e sociale, per mezzo del quale l'Italia possa svolgere le sue forze produttive e diventare ricca ed anche potente.

Io credo che su questo argomento siamo tutti quanti d'accordo e che non sia il caso soffermarsi maggiormente.

Mi limiterò quindi a rammentare alla Camera, come purtroppo le odierne condizioni economiche del nostro paese sono talmente inferiori rispetto a quelle d'altre nazioni, colle quali abbiamo continui scambi e rapporti economici, da metterci in un grado deplorabile di inferiorità. Questa inferiorità economica, o signori, ci impedisce di far sentire la nostra voce, quando si agitano questioni vitali per noi nello scacchiere politico d'Europa, come ad esempio, quelle del Mediterraneo nelle quali non si tien conto dei legittimi interessi dell'Italia.

Le cifre vi hanno ormai provato come noi siamo in larga misura tributari all'estero per produzioni che si potrebbero ottenere in paese, cogli elementi del nostro clima, del suolo e della intelligenza del popolo italiano. Per citare una cifra complessiva, io vi dirò che noi, sopra 1350 milioni, importiamo, per 700 milioni di prodotti manufatti che potremmo avere da per noi, senza dipendere dall'industria estera.

Ebbene, signori, pensate a quale considerevole movimento di capitali, a quanti salari, a quante transazioni darebbe luogo la produzione anche di una sola metà di tutti questi oggetti! E perchè non si debbono fabbricare in Italia? Lo hanno detto i precedenti oratori: perchè la nostra legislazione fiscale è di continuo ostacolo allo svolgersi delle forze produttive del paese.

Io quindi, non mi soffermo a dimostrare ciò che credo già nella persuasione di tutti, e degli onorevoli ministri e degli onorevoli colleghi; ma mi permetterò di soffermarmi soltanto alcuni minuti sopra il modo più conveniente di soddisfare alle esigenze di queste nostre condizioni economiche e finanziarie.

Ora, è intorno a questo modo che io dissento un poco dell'egregio Boselli. L'onorevole Boselli, nel suo splendido discorso, col quale ha passato in rassegna tutti i fatti che potevano venire in appoggio della tesi a favore dell'industria nazionale, ha espresso l'opinione che non si possa che con articoli di legge raggiungere lo scopo che tutti noi abbiamo di mira. Ebbene, onorevoli colleghi, mi permettano di dire che, mentre io ho ammirato la sua profonda dottrina, i suoi concetti così emi-

nentamente appoggiati ai teoremi della scienza economica, e le conclusioni logiche che ne ha tratto, io non posso convenire in questa sua opinione, imperocchè da diciassette anni, che ho l'onore di essere rappresentante del paese, ho sempre visto che gli ordini del giorno, malgrado il buonvolere dei ministri, lasciano il tempo che trovano. I ministri passano, perchè è codesta una conseguenza del sistema parlamentare, ma le amministrazioni stanno. Ora se le amministrazioni non sono intimamente convinte della necessità di dare un determinato indirizzo alla cosa pubblica, soprattutto in ciò che concerne l'incremento della produzione nazionale, noi abbiamo un bel votare degli ordini del giorno, questi resteranno semplici desiderî!

Ed un'ultima prova, o signori, noi l'abbiamo nell'ordine del giorno che la Camera mi ha fatto l'onore di approvare l'anno scorso su questo stesso argomento. Quali sono, onorevoli colleghi, i provvedimenti che il Ministero ha fatti per applicare quell'ordine del giorno? Pur troppo, io non vedo che un solo ministro il quale abbia preso seriamente a cuore il concetto a cui quell'ordine del giorno si ispirava, cioè di dare un grande impulso all'industria nazionale; ed è l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Qualche cosa hanno fatto anche gli altri ministri, particolarmente quelli della marina e della guerra, ma in proporzioni troppo limitate e non certamente per difetto di buona volontà, ma perchè per l'ambiente in cui essi esercitano la loro opera, per non essere il personale proposto alle loro amministrazioni sufficientemente persuaso delle necessità di promuovere l'industria nazionale, essi non sono seguiti sul terreno in cui il Parlamento ed il paese desidererebbero che il Governo si ponesse. Quindi è, onorevoli colleghi, che, persuaso oramai dell'inutilità degli ordini del giorno, ho pensato esser meglio varcare il fosso e proporre un articolo di legge, il quale sanziona questo grande concetto relativo all'industria nazionale. E non lo faccio già per diffidenza verso il Ministero, di cui mi dichiaro amico, ma, perchè l'industria nazionale abbia in una deliberazione del Parlamento un grande e solenne affidamento che, neanche per mutar di ministri, muterà l'indirizzo economico-sociale che il paese desidera sia dato allo svolgimento della sua forza produttiva.

Rammento d'aver letto nel bellissimo libro in cui l'onorevole Boselli ha compendiate le deposizioni raccolte nell'inchiesta sulla marina come, dovunque gli onorevoli membri di quella Commissione si sono recati per udire le osservazioni ed i lagni del paese, siano stati unanimi gl'industriali nel dire: ci diano la sicurezza di avere delle ordinazioni e

noi sapremo metterci in grado di fabbricare qualunque macchina, di trovare capitali che vengano a fecondare il nostro lavoro; ma se queste ordinazioni non ci vengono date che ad intervalli come si può pretendere che le Case industriali (cui già fa difetto il capitale, sia per la difficoltà d'associazione dei capitalisti nel nostro paese, sia per le gravissime tasse che subito fanno irruzione sugli stabilimenti industriali) possano fare concorrenza all'estero?

E quella considerazione è giustissima. Come si può chiedere a queste case industriali che si mettano in grado di fabbricare, quando non hanno la certezza di avere le ordinazioni? Quando veggono di quando in quando, preferite le Case estere, a condizioni molto più favorevoli di quelle che sono accordate a loro? Ecco, o signori, perchè io dissento dall'amico mio Boselli sopra questa importante materia.

Io mi ricordo che, fin dal 1867, quando eravamo ancora a Firenze, si trattava di trasformare provvisoriamente a retrocarica gli antichi fucili, salvo poi a dotare l'esercito di altri fucili più perfezionati. Ebbene, io raccomandai vivamente allora di affidare quella operazione alla industria nazionale; anzi, proposi un articolo aggiuntivo al disegno di legge, per avere dal ministro della guerra di allora la sicurezza che il mio desiderio sarebbe stato soddisfatto. Il ministro della guerra mi rispose: "L'onorevole Nervo è già soddisfatto; c'è un articolo nel capitolato d'oneri che riguarda questa operazione." Ebbene, questo era vero; furono anche fatte delle proposte a caso italiane; ma quelle proposte non poterono avere un esito favorevole essendo state fatte agli industriali italiani in condizioni impossibili. E si finì coll'affidare la operazione ad una casa estera, la quale, poi, non era nemmeno una casa fabbricante, ma era una intermediaria, e, se non vado errato, ricordo che mancò eziandio ai suoi impegni. Da allora in poi, ho sempre concepito una avversione straordinaria contro le commissioni che si affidano a case estere, ed ho sempre battuto il chiodo, a costo anche di rendermi importuno, in favore della industria nazionale.

Un grande concetto, onorevoli colleghi, ci deve ispirare nella discussione dei bilanci, soprattutto di quei bilanci che esigono grandi spese per provviste da domandarsi alla industria, sia nazionale, sia estera: quello del dovere assoluto che abbiamo di dare la preferenza alla industria nazionale, perchè, volere o non volere, i popoli d'Europa non sono stretti da tali simpatie da cedere il lavoro per puri riguardi di buon vicinato.

Noi vediamo infatti che cosa fanno gli altri paesi relativamente alle tariffe doganali, alle tariffe convenzionali; ci danno delle buone parole diplomaticamente parlando, ma poi si aggiustano le cose secondo il loro interesse, e mettono noi al bando del movimento economico con provvedimenti che debbono richiamare la più seria attenzione del nostro Governo e di noi tutti.

Io non voglio citare fatti, ma potrei confermare quanto dico con dei dati che hanno una certa importanza.

Ebbene, quando noi vediamo che tutti i popoli, e particolarmente i più inciviliti, sono preoccupati del modo più conveniente per assicurarsi la maggior somma di lavoro, io mi domando quale buona politica economica sia quella che da tanti anni si segue in Italia, di voler ostinarsi a dare il maggior lavoro possibile agli stabilimenti esteri, per la presunzione di poterne cavare un'economia.

L'onorevole Boselli citò l'esempio del compianto ministro Mezzanotte, il quale emanò una circolare per proclamare la preferenza da darsi in determinate condizioni all'industria nazionale.

Io rammenterò pure come in quell'epoca si sia sollevata la questione, difficile molto a risolversi, di vedere in quale proporzione si dovesse tener conto delle varie tasse che presso di noi gravano sul lavoro nazionale. E la difficoltà di risolvere questa questione fece sì che si trascurò il concetto di preferire l'industria nazionale sotto certe condizioni. Ci volle tutta l'energia e la convinzione profonda dell'onorevole Baccarini per rimettere la questione sul tappeto e farla approdare ben tosto **ad una favorevole soluzione.**

Ebbene, o signori, io credo che se l'Inghilterra, così opportunamente citata dall'onorevole Boselli, se la Francia, se la Germania in tutti i provvedimenti che adottarono negli scorsi secoli per dare impulso al lavoro nazionale, per creare una marineria, per creare quelle grandi industrie che provvedono alla marineria, cose di cui ci diede un esempio recente la Germania, se quelle nazioni, dico, se quei Governi avessero subordinato la soluzione del grave problema alla questione fiscale, non avremmo visto fatti i miracoli che hanno fatto, miracoli che le mettono oggidì in grado di dettar leggi agli altri popoli, e imporsi colle loro forze finanziarie e industriali alle altre nazioni.

Io sottometto queste considerazioni alla perspicacia e al senno dell'onorevole Boselli.

Colle brevi considerazioni che ho avuto l'onore di esporre, io credo di avere dimostrato la necessità di aggiungere l'articolo che ho l'onore di proporre al disegno di legge sul bilancio del Mi-

nistero della marineria. Lo ripeto, non si tratta qui di diffidare dell'opera del Ministero, si tratta di dare un grande affidamento al paese, una prova solenne e formale che oramai la questione del lavoro nazionale, è portata all'altezza di una vera questione politica; imperocchè se noi non diamo a codesta questione l'importanza che essa merita, saremo sempre nella condizione in cui ci troviamo oggidì, di risolvere le questioni sociali coll'intervento della forza pubblica, mandando la forza pubblica quando il popolo domanda lavoro.

L'onorevole Depretis, che è così perspicace ed assennato in ciò che riguarda l'ordinamento politico ed economico interno, converrà con me che, risolvendo la questione del lavoro nazionale, si possono col tempo risparmiare molti milioni sul bilancio della guerra e sul bilancio dell'interno, per ciò che concerne l'assetto della forza pubblica.

Svolgiamo il lavoro nazionale, e tutte le classi lavoratrici che si lamentano (e sino a un certo punto giustamente) della mancanza di lavoro, non saranno più obbligate a raccogliersi numerose, per andare a domandare il lavoro ai comuni e al Governo, non saranno più obbligati ad espatriare per cercare questo lavoro in lontani lidi.

Io spero quindi che, date queste spiegazioni sui motivi che m'inducono a proporre quest'articolo di legge, esso troverà favorevole accoglimento presso il Ministero e presso la Camera.

L'anno scorso, quando si parlava delle spese per le provviste militari di 140 o 150 milioni per cannoni, fucili, ecc., come la Camera ben rammenta, io avevo già avuto l'onore di proporre un articolo di legge in proposito; ma l'onorevole Ferrero e l'onorevole Depretis, mi fecero osservare come il tenore di quell'articolo fosse troppo assoluto, imperocchè avrebbe obbligato il Governo a chiedere all'industria nazionale cose che la stessa industria in quell'epoca non era ancora capace di dare, mancando gli opifici che possano provvedere quegli oggetti. Ebbene, io credo che oggidì le circostanze non siano ancora mutate; che ci siano delle provviste per le quali non si possa ancora ricorrere all'industria nazionale.

Noi oggidì non abbiamo ancora uno stabilimento siderurgico che tratti i minerali di ferro, che faccia delle grandi sbarre di ferro, e d'acciaio, di ghisa, e via dicendo; e quindi per le provviste che implicano la fabbricazione di grossi pezzi, come per i cannoni di acciaio, per i cilindri di macchine per lavori militari, noi non possiamo sperare che la industria nazionale, al presente, possa soddisfare ai nostri bisogni. Egli è per tener conto di queste condizioni, egli è per provare che io non

intendo di opporre il menomo ostacolo all'opera del Ministero, soprattutto per completare la costruzione delle nostre grandi navi da guerra, che io aggiungo un secondo capoverso al mio articolo, secondo il quale sarà fatta eccezione temporaria sino a che il Governo non creda che sia il caso di fare queste provviste nel nostro Stato.

Io sono intimamente convinto che se il Governo facesse conoscere in modo ufficiale, e molto prima del tempo in cui intende proprio di addivenire alla provvista di certi arnesi da guerra, quali e quanti, ed a quali condizioni richiede che gliene siano somministrati dall'industria nazionale, l'industria nazionale si porrebbe in grado di utilizzare tutti gli elementi che nel nostro paese ci sono per provvedere questi arnesi. Ad ogni modo quegli eccitamenti alle forze del paese, non comprometterebbero per nulla i bisogni del Governo rispetto alla difesa dello Stato.

Adesso chiedo ancora il permesso alla Camera di dire brevemente i motivi che mi hanno indotto a presentarle l'ordine del giorno che è già stato pubblicato. Quest'ordine del giorno, diretto al ministro della marina, non è altro che un'applicazione dell'istesso concetto. Si tratta di assicurare l'industria nazionale che l'amministrazione della marina nel procedere agli appalti o alle trattative private per le provviste di cui ha bisogno, lo farà con un sistema uniforme. Occorre la certezza che non abbia ad esservi ombra di parzialità, occorre che non si mettano gli industriali in posizione d'incorrere in multe per difetto di formalità. Io non voglio tediare la Camera, ma potrei leggere moltissime lettere (ne ho qui un fascio) mandatemi da industriali di diverse provincie del regno, i quali si lamentano di queste irregolarità. So che queste irregolarità non dipendono certamente dal volere dell'onorevole ministro della marina e non sono nemmeno il fatto di preconcetti ostinati per parte di chi è preposto alle diverse amministrazioni che da lui dipendono, ma sono una conseguenza delle tradizioni invalse nelle amministrazioni stesse.

Io non ne faccio colpa nè ai funzionari che sono preposti ai diversi servizi, nè all'onorevole ministro, ma siccome sono intimamente convinto che questi fatti sono la conseguenza di tradizioni che si sono mantenute nei diversi servizi della marina, ho creduto perciò che sarebbe rendere un servizio all'onorevole ministro e all'amministrazione della marina, nonchè all'industria del paese il mettere in evidenza queste cose, perchè il ministro possa adottare i provvedimenti necessari.

Quindi non è punto nè diffidenza, nè rimpro-

vero verso il ministro che mi inducono a presentarle quest'ordine del giorno.

Colla prima parte di quest'ordine del giorno si raccomanderebbe all'onorevole ministro della marina di fare in modo che quando dai suoi uffici, per gli studi fatti intorno alle esigenze dei diversi servizi, si riconosce necessario l'appalto di una provvista, l'avviso di quest'appalto sia pubblicato in tempo da consentire all'industria nazionale di farsi avanti, imperocchè, siccome le nostre officine non sono alimentate costantemente da commissioni come le estere, è naturale che, se si accordano tre mesi di tempo per una provvista che ne richiede sei per prepararsi ad eseguirla, le case estere si trovino in migliore condizione. Ora io credo che l'amministrazione della marina non perderebbe nulla a fare questi avvisi prima di stabilire l'epoca degli appalti.

Ecco, onorevole Acton, il concetto che mi ha ispirato quella proposta.

Col secondo punto richiamo l'attenzione del ministro sopra una gravissima questione che concerne non solo le provviste di piccola importanza ma anche quella delle grandi macchine per le navi da guerra. Io ho qui dei reclami di nostri industriali i quali si lamentano fondatamente perchè l'amministrazione della marina mette all'appalto la provvista, per esempio, di un congegno, e dice: andate a rilevarne il tipo in quel sito dove essa funziona. Ebbene, signori, obbligare una casa industriale ad andar a rilevare il tipo di una macchina che già funziona, obbligarla ad assumere a proprio carico le conseguenze di questo rilievo più o meno esatto, e poi impegnarsi a fabbricarli secondo le vedute dell'amministrazione, a me pare proprio cosa poco corretta, imperocchè, se per disgrazia, questa casa industriale non riuscisse in tale assunto, non fosse sicura del fatto suo non interverrebbe all'appalto; e quand'anche sia sicura del fatto suo, potrebbe non soddisfare l'amministrazione, esponendosi a multe ed a gravi perdite.

Come vede l'onorevole ministro della marina, questo è un punto delicatissimo; in ogni amministrazione bene ordinata, quando si vuol commettere la provvista di una determinata macchina, io ho sempre sentito dire che annesso ai capitolati di oneri vi è pure il disegno della macchina, affinché chi vuol adire all'appalto, sappia veramente di che si tratti, sia sicuro che non si esporrà a gravi delusioni e perdite.

Questo è per le provviste interne; ma qui l'argomento riguarda anche una gravissima questione per le provviste all'estero.

Io mi sono voluto informare da persone competenti sul perchè di questa grande tendenza ostinata a voler sempre commettere la costruzione delle grandi macchine delle navi da guerra all'estero, e mi hanno detto non essere mica mancanza di patriottismo, ma eccessiva modestia per parte dell'amministrazione della marineria e degli eminenti ingegneri che ne compongono il Corpo tecnico; imperocchè non so capire come in Italia, (dove non mancano eminenti ingegneri navali e grandi intelligenze) vi siano dottissimi uomini i quali non abbiano l'ardire di concepire essi stessi i disegni di queste macchine per darne poi la costruzione agli stabilimenti nazionali.

Tale questione è gravissima, perchè questo spiega la tendenza non solo dell'attuale ministro della marineria ma anche dei suoi predecessori. Quando un corpo tecnico in Italia non vuole assumere la responsabilità di fare esso stesso i disegni di queste macchine, se il ministro, dovendo provvedere alla difesa del paese, è obbligato a rivolgersi alle case estere, avviene che queste sentendosi domandare questo disegno, rispondono: dateci anche la costruzione; se siamo capaci di dare il disegno siamo anche capaci della costruzione; ed io non posso dar torto all'onorevole ministro della marineria se è costretto ad acconsentire. Ma, per altra parte, io domando a lui se sia vero quello che ora ho asserito e che mi venne affermato da persone competenti; se sia vero cioè, che questi disegni non si fanno dal nostro Corpo tecnico della marineria militare.

E domando ancora all'onorevole ministro della marineria la ragione di tutta questa modestia. Signori, quando abbiamo dei fatti luminosi che hanno provato la grande competenza e la profonda scienza delle persone che costituiscono questo Corpo tecnico, bisogna che queste abbiano il coraggio di assumere la responsabilità del posto che occupano. E se questo Corpo navale non è abbastanza numeroso da poter soddisfare tutte le esigenze del servizio, io rammenterò all'onorevole Acton la convenienza di ammettere ciò che si faceva già anche nelle antiche provincie subalpino sotto il compianto conte di Cavour, di mandare cioè dei giovani che si sono distinti negli studi matematici nelle case tecniche ad impraticarsi della vera arte delle costruzioni. Così questi giovani potrebbero più tardi venire ad aiutare le persone eminenti che ora compongono questo Corpo, ed a poco a poco l'Italia potrebbe togliersi questo tributo che veramente è poco decoroso per un paese dove c'è tanta intelligenza e tanto studio.

Io m'accorgo d'aver toccato un punto molto delicato; ma siccome ho la persuasione di fare

opera buona per il paese, buona nell'interesse della amministrazione della marineria, per la quale ho molta simpatia e molta considerazione, io credo che il ministro non vorrà in questa mia critica scorgere osservazioni che possano parere mancanti di riguardo alla sua amministrazione. Si tratta, signori, di un concetto altamente pratico: si tratta di fare ciò che in altre amministrazioni si è fatto: di saper provvedere a certe necessità. Noi abbiamo nell'amministrazione dei lavori pubblici degli ingegneri che vi fanno i disegni di locomotive con concetti originali. E perchè non si potrà ottenere lo stesso risultato anche nella marineria dove abbiamo, lo ripeto, tanti uomini eminenti? Ci vuole un po' di coraggio e saper provvedere; altrimenti possono darsi delle circostanze politiche le quali ci obblighino, per esempio, a non chiedere all'Inghilterra queste macchine; possono esservi delle considerazioni d'ordine politico che ci obblighino a non chiederle alla Francia e alla Germania, e io domando come farebbe l'Italia in questo caso.

Ma signori, un paese di 29 milioni di abitanti, con tante risorse metallurgiche nel proprio seno, con intelligenze somme, deve sapersi trovare all'altezza a cui i suoi destini lo invitano a porsi. Io credo che non bisogna rimanere in questa condizione d'inferiorità che è veramente poco decorosa per l'Italia.

Sul terzo punto del mio ordine del giorno ho poco da dire. Si tratta anche qui di pregare l'onorevole ministro della marineria affinché provveda che il termine da stabilirsi per le provviste sia conforme alle condizioni, in cui egli sa benissimo che si trovano le nostre industrie. Tutto dipende dal saper fare a tempo l'inventario di quello di cui l'amministrazione della marineria può abbisognare.

Con un po' di previdenza ciò può farsi e si può evitare di attendere all'ultimo trimestre, in cui occorrono, per far le provviste; poichè allora si va a chiederle naturalmente a chi è meglio in grado di farle. E questo ci spiega di nuovo il fatto di dover sempre ricorrere all'estero.

Vengo adesso all'ultimo punto il quale implica anche, secondo me, una questione di molta importanza.

Si lamenta da molti industriali nel nostro paese che si ammettano agli appalti e alle trattative private, talune persone le quali non sono notoriamente indicate come produttrici degli oggetti che loro si commettono.

Queste persone che hanno il mezzo di dare la cauzione per adire agli appalti o alle trattative

private, quando poi si sono resi deliberatari di un appalto, lo vanno ad offrire ad altri.

Anche questo è il risultato di un'abitudine invalsa già da molto tempo in alcune amministrazioni. E non è soltanto nell'amministrazione della marineria che si verifica questo fatto, ma anche in quella della guerra, sebbene io non possa dire se si sia verificato sotto l'amministrazione dell'onorevole Ferrero.

Io credo anzi che queste cose succedano all'insaputa dei ministri stessi; credo che siano cose tradizionali di amministrazione, che si fanno senza pensare alle conseguenze che possono avere.

A questo inconveniente si può riparare trattando direttamente, con vantaggio dell'amministrazione stessa, con le case industriali.

E poichè sto parlando delle provviste date direttamente alle case che sono capaci di produrre, io prego l'onorevole Acton di dirmi qual vantaggio egli trovi a dare la costruzione di un incrociatore ad una casa, la quale non sia conosciuta come fabbricante di scafi e di macchine per le navi da guerra, ma sia solo costruttrice di cannoni, come è la casa Armstrong.

Io a questo riguardo, prego l'onorevole ministro della marineria di favorirmi qualche schiarimento, perchè se il fatto che mi fu riferito non è vero, io me ne rallegrerei di cuore.

Mi fu detto che l'onorevole ministro della marineria abbia commesso la costruzione di un ariete, o incrociatore, ad una casa estera, di cui mi si indicò anche il nome, la casa Armstrong, la quale per un determinato prezzo, si sarebbe incaricata di fornire alla nostra marineria questa nave completa. Ora se questa casa non è produttrice di scafi e di macchine, dovrà naturalmente rivolgersi ad altre case, riservando a se i cannoni.

Ebbene, o signori, economicamente parlando, io credo che ciò non sarebbe troppo conforme alle esigenze di una buona amministrazione.

Io ho finito. Ho voluto richiamare l'attenzione della Camera e del Governo sopra il gravissimo argomento del lavoro nazionale, la cui importanza è stata segnalata particolarmente dalle dotte considerazioni dell'onorevole Boselli, il quale, come relatore della Commissione per l'inchiesta sulla marineria mercantile, ha avuto molti dati per dimostrare l'importanza di tale questione.

Qui, o signori, non è veramente questione di economia di spesa, ma di una buona politica economica, che ci dia i mezzi di arricchirci e di sostenere i nostri diritti al cospetto delle altre nazioni.

Non parlo poi della questione della difesa dello

Stato. È cosa elementare che il paese debba possedere quanto occorre per difendersi in caso di guerra e non trovarsi in quei casi, tributario all'estero.

Io quindi confido che il Ministero e la Camera vorranno dare anche a tale questione l'importanza che essa merita. Io ho esposto alla buona le mie considerazioni, ma valgano per me i brillanti discorsi, che la Camera ha uditi prima del mio, sullo stesso argomento, la cui importanza è stata dimostrata con tanta evidenza!

Presidente. Ora verrebbe la volta dell'onorevole Ricotti. Intende ella, onorevole Ricotti, di trattare l'argomento che ora stiamo discutendo?

Ricotti. No!

Presidente. Per conseguenza passeremo ad un altro oratore iscritto, che è l'onorevole Bozzoni. Intende ella, onorevole Bozzoni, di trattare lo stesso argomento?

Bozzoni. Sì, signore.

Presidente. Allora ha facoltà di parlare.

Bozzoni. (*Segni di attenzione*) Onorevoli colleghi; io sorgo a parlare sopra un argomento che è stato già svolto largamente. La condizione penosa di alzare a prima volta in quest'aula la voce si rende per me anche più difficile. Ma io tratterò semplicemente di ciò che riguarda la marineria. Ed affine di serbare un criterio unico, mi permetteranno che io cominci, dal ricordare quali ne siano le condizioni attuali, cominciando dalla sua storia.

La marineria italiana ha avuto tre periodi distinti: il primo dal 1860 al 1866; il secondo dal 1866 al 1873; il terzo dal 1873 sino ad ora. Nel primo periodo vi era una necessità la quale si imponeva al Governo; bisognava acquistare navi ad ogni costo. Eravamo sicuramente minacciati di una guerra; quindi la necessità assoluta di premunirsi, e di formarci un naviglio; di qui il bisogno di ricorrere all'estero per fornirci di navi. Se ne comprarono in Francia, in Inghilterra, in America. Ciò che fecero i ministri d'allora era giustissimo: sarebbe un errore ripeterlo oggi. Dopo il 1866, la marineria cadde in un'inerzia completa: la economia, spinta sino all'osso nelle altre amministrazioni, in quella della marineria pare che avesse penetrato sino al midollo. Pochi bastimenti sugli scali, bastimenti in legno, bastimenti i quali subivano delle modifiche a seconda che all'estero si riteneva più vantaggiosa la disposizione dell'artiglieria, in un modo piuttosto che in un altro. E così fino al 1873.

Venuto ministro l'onorevole Di Saint-Bon, egli col suo potente ingegno risvegliò questa dormiente, e spinse la marineria per una via novella,

per la via del progresso, ed è da allora, bisogna convenirne, che si deve contare la vita della marineria italiana. Difatti, signori, si può dire che prima di quell'epoca erano all'estero sconosciuti perfino i nomi dei nostri arsenali e dei nostri cantieri; nessuno si curava di ciò che facevamo, nessuno si curava di sapere quali fossero le nostre idee e quali bastimenti mettevamo in costruzione.

Dal 1873 in poi abbiamo avuto la soddisfazione di vedere i primi ingegneri delle marine estere e i *lords* dell'ammiragliato venire ad esaminare i nostri bastimenti in costruzione, domandare che cosa pensavamo di fare, ed informarsi dei nostri criteri per l'avvenire della marineria.

Ora mi si permetta di aprire qui una parentesi per domandare: abbiamo noi, d'allora in poi, continuato nello stesso indirizzo? Mi pare di sì. All'onorevole Di Saint-Bon, successe l'onorevole Brin, indi altri ministri e in ultimo l'onorevole Acton il quale, presso a poco, ha seguito lo stesso indirizzo de' suoi predecessori. Domando adesso, se seguitiamo ancora lo stesso sentiero, raggiungeremo lo scopo, al quale miriamo, quello cioè di formare una grande marineria e di elevare l'Italia allo stesso livello in cui trovansi le prime potenze marittime d'Europa? A me pare di no.

Le condizioni attuali della marineria per me sono più che soddisfacenti. Noi oggi abbiamo raggiunto il punto al quale potevamo aspirare, sia per riguardo al tempo della nostra vita, sia per riguardo ai mezzi che adoperiamo per questo scopo. Basta dare uno sguardo ai quadri delle marine estere per assicurarsi che dopo l'Inghilterra e dopo la Francia viene l'Italia. Difatti, navi come il *Duilio*, il *Dandolo* ed il *Lepanto*, non ha alcun'altra marineria.

Ora, possiamo noi congratularci di esser giunti a questo risultato? Credo di sì. E dobbiamo tanto più congratularcene, quando pensiamo che l'Inghilterra spende per la sua marineria 260 milioni all'anno; che la Francia ne spende 200 e che noi ne spendiamo soltanto 56. Ora, in proporzione di quello che noi spendiamo, è chiaro che siamo giunti a quei risultati che si potevano aspettare. E poi, possediamo noi elementi per spingerci avanti nell'avvenire con passo sicuro? Sono lieto di dire che ci troviamo in ottime condizioni. I nostri ufficiali sono abili ed istruiti; i nostri marinari sono capaci ed intelligenti; abbiamo buoni operai e valenti ingegneri; quindi possiamo seguitare nella via del progresso ed andare sicuri alla meta alla quale miriamo tutti, che è quella di far diventare, un giorno, la nostra marineria una delle prime del mondo.

Provo queste mie asserzioni.

Tutti gli anni, o signori, noi vediamo navi dello Stato, che compiono delle navigazioni difficilissime; ne cito una, ad esempio: la *Vettor Pisani*, comandata da S. A. R. il duca di Genova. Ebbene, quella nave, con un comandante giovanissimo, con ufficiali giovani, in 30 mesi di navigazione, ha visitato porti lontani dove ha fatto sventolare, per la prima volta, la nostra bandiera, che non poteva essere affidata a migliori mani; senza subire una di quelle avarie che dipendono da mancanza di attenzione o da mancanza di perizia. Altre navi dello Stato, comandate anche da giovani ufficiali, intraprendono, tutti gli anni, lunghe navigazioni, e con successo felicissimo. Questo prova, o signori, che nella patria di Cristoforo Colombo non è spenta la scintilla del marinaio esperto, dell'ardito navigatore.

Ma, come dico, se noi seguitiamo ad andare su questa strada, senza nessuna modifica, raggiungeremo lo scopo che ci siamo prefissi? Con la stessa franchezza, signori, io devo ripetere no: perchè le nostre condizioni ci tengono completamente soggetti alla industria straniera. È doloroso il dirlo: noi siamo tuttora obbligati a prendere all'estero le macchine per le nostre navi, le corazze, i cannoni, perfino le lamiere che formano le carene dei nostri bastimenti. Finchè, o signori, noi non usciremo da questa posizione, non potremo mai avere una grande marineria: è inutile farsi illusioni, e le illusioni, quando si tratta della difesa nazionale, sono tristi e portano conseguenze dolorosissime e molto pericolose.

Io guardo la questione da un altro lato e domando scusa alla Camera se vado un po' per le lunghe.

Voci. No! no! Parli! parli!

L'onorevole presidente del Consiglio, nel suo discorso di Stradella, con la preveggenza che deriva da molti anni spesi al servizio dello Stato, ci ha indicato la necessità di sollevare e far rivivere l'industria nazionale; anche la parola augusta del Re ci ha richiamato allo stesso compito. Ora, o signori, io parto dal principio che nelle città dove il fumaiuolo delle officine domina e regna il lavoro, ivi c'è la prosperità, ivi c'è la ricchezza e c'è anche l'educazione della popolazione, perchè credo che il miglior educatore sia appunto il lavoro; la mancanza di lavoro, e la miseria, sono la causa di tutti i vizi, di tutte le sventure che possono cadere sopra una nazione.

Ora è evidente che non possiamo far di meglio che cominciare dallo studiare i mezzi per rinvigorire e sviluppare quelle industrie, le quali riuni-

scono due scopi, cioè migliorare le condizioni economiche delle nostre popolazioni, dar lavoro e pane ai nostri operai, e, nello stesso tempo, ottenere la nostra indipendenza dalle industrie straniere, perchè l'Italia diventi una grande nazione marittima.

Ma lascio le questioni generali e vengo alle particolari. Di che cosa abbiamo bisogno noi?

È chiaro; lo hanno ripetuto gli oratori che mi precedettero: stabilimenti metallurgici, stabilimenti meccanici. Qui sta tutta la soluzione del problema.

Riguardo agli stabilimenti metallurgici sono già state fatte dagli altri oratori tante raccomandazioni al ministro, ed essi hanno analizzato quest'argomento così minutamente e così dettagliatamente che mi pare superfluo tornarci sopra. Farò due sole osservazioni.

L'onorevole Boselli, nel suo splendido discorso, ha detto che dubitava in certo modo se fosse stato conveniente creare questo grande stabilimento siderurgico, il quale poi suscitava dei sospetti di poter aver l'aria di un monopolio, o se non fosse stato meglio suddividere il grande lavoro destinato a quest'unico stabilimento siderurgico, fra altri stabilimenti privati che si trovano in Italia.

Ebbene, io per questa parte, non mi sento oggi competente ad esprimere un parere reciso circa quale dei due espedienti sarebbe da eseguirsi, se cioè convenga più l'uno che l'altro. Però, visto che sono stati fatti già degli studi per stabilimento siderurgico che, visto se ne parla da quattro anni e forse anche da cinque (poichè, se non erro la prima legge presentata alla Camera, portava la data del 1878) e ancora non si è fatto nulla, così io temo che, se per poco si ricominciassero gli studi sotto una forma diversa, passerebbero ancora cinque anni, e si farebbe ancora meno.

Ecco perchè io mi limito a pregare gli onorevoli ministro della marina e dei lavori pubblici, di volere al più presto possibile presentare un'apposita legge, la quale è estremamente necessaria, avendo noi assoluto bisogno di acciaio per le nostre navi, e non essendo conveniente in nessun modo di ricorrere sempre all'estero.

Aggiungo che le considerazioni economiche, a me pare debbano mettersi in seconda linea.

Io non voglio entrare nei dettagli della fabbricazione degli acciai, voglio ammettere pure che non sarà possibile utilizzare il combustibile che possediamo in Italia; voglio ammettere che debba ricorrersi ad acquistarlo all'estero; ma non mi pare che con tutto ciò, la differenza di costo che ne verrà dall'acciaio prodotto in Italia, sia tale,

da rendere assolutamente sconveniente l'impianto di questo stabilimento.

Lo dimostro in un modo molto pratico.

È naturale che il ferro e l'acciaio che ci vengono dall'Inghilterra siano gravati dalle spese di trasporto dai porti inglesi a quelli italiani. Ora ammesso quello che ammettono molti industriali, che per una tonnellata di ferro che si ricava dal minerale occorrono quattro tonnellate di carbone, ne segue che per ogni tonnellata di ferro, o acciaio fabbricato in Italia, il costo di questo trasporto si pagherebbe per tre volte, e non per quattro, perchè bisogna sottrarre una per tener conto del trasporto del materiale già lavorato. Ma io trovo qui un grande compenso nella differenza enorme della mano d'opera in Italia assai più mite che all'estero.

In Italia la mano d'opera è bassissima di fronte alla mano d'opera in Inghilterra. Un operaio inglese, che non sia pessimo, non ha meno di trenta scellini alla settimana, che equivale a circa sei lire e mezza al giorno, lavorando solo cinque giorni e mezzo, perchè, come tutti sanno, in Inghilterra il sabato si lavora sino a mezzogiorno. Ebbene, da noi un operaio buono non si paga più di tre lire.

Ora questa differenza fortissima che esiste nella mano d'opera deve far sì che la differenza di costo, proveniente dal trasporto del carbone, dovrebbe essere compensata. Bisogna anche osservare, che quando si tratta di materiali fabbricati in Italia, vi sarà sempre la convenienza di pagare anche qualche cosa di più. Sembra questa mia asserzione un paradosso, eppure non lo è.

Noi spendiamo tre o quattro milioni l'anno per acciai all'estero, e questo danaro va via. Ora, io chiedo: non ci sarebbe un vantaggio implicito, se non esplicito, ma positivo, per lo Stato, quando, in luogo di pagare l'acciaio 27 centesimi al chilogramma in Inghilterra, lo pagassimo 28 o 29 in Italia? Questi quattro o cinque milioni, invece di viaggiare ed andare nelle tasche degli inglesi, servirebbero a sollevare la posizione dei nostri operai. Dunque anche dal lato economico il paese ci troverebbe il suo tornaconto.

Io termino questa prima parte col pregare vivamente il ministro della marina e quello dei lavori pubblici di occuparsi della installazione di questi stabilimenti, ma di evitare possibilmente, tutte quelle trafilie di Commissioni, le quali ora non produrrebbero altro che pura perdita di tempo, mentre per noi la questione di liberarci dall'industria straniera è gravissima, sia sotto il punto di vista dell'interesse degli industriali, sia sotto quello dell'interesse dello Stato.

Signori, io credo che in politica non sia possibile ad un uomo, per quanto esperto e consumato negli affari, il prevedere tutto; sorgono delle burrasche improvvise, quando meno si pensa.

Non intendo parlare del caso di una guerra, ma dico che di quei sospetti, di quei malumori, che facilmente si manifestano nel campo politico, basterebbero perchè l'Inghilterra ci chiudesse i suoi porti. In quali deplorabili condizioni resteremmo noi? In quali condizioni ci troveremmo? Cannoni, no; macchine per le navi in costruzione, no; corazze tanto meno; e quello che è peggio, ci verrebbe a mancare il materiale per i bastimenti che abbiamo in cantiere; quindi finiremo per trovarci con una massa di operai senza lavoro.

Ora, non bisogna fare tutti gli sforzi per uscire da questa triste posizione e per emanciparci completamente dall'industria straniera?

Vengo ad una questione ancora più seria, a quella cioè delle macchine.

E qui sono dolente di dover premettere che non mi troverò d'accordo con nessuno dei colleghi che mi hanno preceduto.

Io ho detto che sono uno dei più grandi fautori dell'industria nazionale e che vorrei vederla rivivere ad ogni costo; ma quando si tratta di macchine, allora io debbo fare delle riserve, le quali derivano dall'importanza stessa che hanno.

Mi permetteranno un cenno (sarò brevissimo) sugli stabilimenti industriali meccanici italiani, e comincio da Pietrarsa.

Pietrarsa fu fondata sotto il Governo napoletano; l'onorevole Boselli ha ricordato esservi colà una statua nascosta in un sottoscala, ma io ricordo dippiù; sul piedistallo che sosteneva quella statua era scritto: " *A colui che ha cercato di emancipare il paese dall'industria straniera.* " (Bravo! Benissimo! a sinistra) Pietrarsa, signori, ha costruito la prima macchina che siasi fatta in Italia, e questa macchina, dopo 34 anni funziona ancora e si trova sul *Fieramosca*, la nostra corvetta di stazione ad Assab. (*Benissimo!*)

Dopo il '60 il Governo ha fatto l'errore, secondo me grave assai, di vendere quello stabilimento e di cederlo all'industria privata. E che è avvenuto?

Quello stabilimento ha vissuto come vivono tutti gli altri stabilimenti industriali in Italia, vale a dire come ha potuto, lavorando oggi una macchina per la marineria, domani una locomotiva, dopo domani delle pompe; facendo di tutto per tirare avanti, perchè, non esiste disgraziatamente in paese l'alimento di questo genere d'industrie; di guisa che esso è andato giù giù sino al fondo

dove si trova ora. Non dico che non possa rilevarsi; ma versa ora in condizioni tali, che lo rendono più adatto alla costruzione delle locomotive che non delle macchine marine.

Lo stabilimento Ansaldo nel 1860 era già impiantato e ben fornito di molte macchine, utensili adatti per la costruzione di macchine marine. Infatti da quello stabilimento ne sono uscite delle buone; ivi si sono costruite le macchine del *Conte Verde* e della *Palestro* che hanno dato soddisfacenti risultati, e può dirsi che questo dell'Ansaldo è stato uno degli stabilimenti italiani che ha risposto meglio alle aspettative.

Dopo di questi vengono gli stabilimenti di un ordine secondario, ai quali non si potrebbe affidare una macchina di grande potenza; e sono gli stabilimenti Guppy e Pattison di Napoli, Orlando di Livorno, Odero, ecc.

Tutti questi stabilimenti, come ho detto, vivono così così, alla meglio si tirano avanti. Fanno del lavoro abbastanza perfezionato, che naturalmente ci fa sperare dei progressi nell'avvenire. Ma quando si tratta di dover affidare loro, (forse a dir questo mi renderò poco popolare), macchine nuove di una delle nostre principali corazzate, per verità, non potrei dare il mio parere favorevole. Perchè la macchina, oggi, costituisce il cuore della nave, e quando è imperfetta, quando non funziona bene, quando non sviluppa quella forza che deve sviluppare, il bastimento val poco, il bastimento si dice sbagliato; ed in una battaglia può essere compromesso.

In tali condizioni, chi vorrebbe assumersi la responsabilità di dire al governo: concedete questa macchina alla industria privata? Lo ripeto, io sono uno di quelli che vorrei fare tutti gli sforzi per rilevare la nostra industria nazionale, ma quando si tratta della difesa del paese allora queste considerazioni passano in seconda linea, e hanno un valore ben limitato.

Mi si osserverà che ho dimenticato che l'Italia è stata la culla delle arti, che per secoli ne ha conservato il primato, che non ho alcuna fiducia nel genio italiano. Io rispondo: no; anzi, al contrario, vi confido immensamente, ma non credo si possano fare miracoli.

La perfezione nei lavori si ottiene naturalmente per mezzo dell'estesa produzione. Quando quest'ultima manca, allora lo stesso scopo si raggiunge, ma a furia di danaro. Mi spiego meglio; i grandi stabilimenti che fabbricano certi oggetti a migliaia, li smerciano a buon prezzo, mentre li producono perfetti, e vi guadagnano; invece questi stessi oggetti fabbricati uno per volta, per essere

altrettanto ben lavorati, costano carissimo. Cito un esempio comunissimo per dimostrarlo.

Se si va in una bottega e si compera una serratura che viene dagli stabilimenti di Germania o del Belgio, si ha per poche lire, ma se si chiama un operaio per farla fare, costerà dieci lire; la farà più perfetta, ma importerà tanto di più; questa è una dimotrazione di fatto che tutti possono riconoscere.

Ecco, o signori, qual'è lo stato vero delle cose. Ma, dunque, non c'è rimedio? Dunque dobbiamo essere soggetti eternamente allo straniero? Dobbiamo ricavare sempre le nostre macchine dall'estero? Dobbiamo sempre rivolgerci all'Inghilterra per avere questi apparecchi? Il rimedio c'è; e non è nuovo: seguire l'esempio delle altre nazioni, le quali non hanno la fortuna dell'Inghilterra di possedere a centinaia in paese stabilimenti meccanici di primo ordine che sembrano quasi un prodotto del suolo; fare come ha fatto la Francia, come sta facendo la Germania e come si era cominciato a fare a Napoli: intendo dire, tenere degli stabilimenti industriali per conto del Governo, spenderci molto, fornirli di tutti i mezzi necessari e corredarlo di quanto si richiede per produrre delle macchine perfette.

È solo in questo modo che noi arriveremo a liberarci dal giogo dell'industria straniera, e diventeremo padroni in casa nostra.

Io capisco essere un problema che ha certe difficoltà; ma non mi sembrano gravi. Noi abbiamo già due stabilimenti impiantati abbastanza completi. Uno di essi, lo stabilimento Ansaldo, non si trova in floride condizioni finanziarie, l'altro ora è passato al Governo e dopo di averne subite di tutti i colori, oggi ha lasciato il lavoro delle macchine marine, ma lo potrebbe ripigliare. Perché il Governo non entra con ferma volontà in questa via, non acquista il primo di tali opifici, e destina tutti e due esclusivamente alla costruzione delle macchine per le sue navi?

O almeno perchè non accetta questo temperamento per un solo, e si forma un opificio proprio per macchine marine?

In Francia vi sono grandi stabilimenti meccanici privati, ci sono: *Les Forges et chantiers de la Méditerranée*, il *Creuzot*, l'opificio *Masiline* ed altri ove si costruiscono le macchine per navi.

Ma la marina da guerra francese possiede con tutto ciò l'opificio governativo d'Inchet, che mentre fornisce le macchine più importanti, e più perfezionate per le navi da guerra, serve di studio e di pratica per i suoi ingegneri.

Ora io mi permetto un'altra considerazione. Ma...

io sono mortificato di dover trattenere la Camera.

Voci. Parli! parli!

La meritata fama che gode uno stabilimento meccanico, non deriva unicamente dall'abilità professionale di chi lo dirige. I Penn, i Maudslay e coloro infine che hanno fondato questi opifici che non temono la concorrenza con alcuno, sono notoriamente riconosciuti i migliori del mondo, sono da gran tempo morti, e la grande bontà degli apparecchi che fabbricano, non è esclusivamente devoluta a chi ora ne sta alla testa.

Ho visitati molti stabilimenti, e mi sono convinto che la perfezione degli apparecchi meccanici che producono, non è raggiunta per l'opera di un solo, ma deriva invece dal complesso dell'abilità professionale di molti che lavorando a lungo ciascuno in un ramo speciale acquista colla pratica e collo studio.

Quest'insieme di uomini speciali, ognuno divenuto maestro nel ramo che esercita, dà i grandi risultati che si ammirano.

Diversamente non si arriva nelle macchine a quella rigorosa ed inappuntabile precisione di lavoro, che si deve esigere per il loro buon funzionamento. Non basta, e lo dico all'onorevole Nervo, disegnare bene una macchina; l'importante è avere i mezzi per ben costruirla, e soprattutto ben finirla.

È giusto d'altronde pretendere dai nostri stabilimenti meccanici, macchine altrettanto buone, e allo stesso prezzo di quelle che ci vengono dalle case inglesi che ne producono a centinaia. Sarebbe lo stesso che attendersi dagli industriali sacrifici che sono contro i loro costumi.

Metto la questione sotto forma più chiara. Se si dovesse provvedere una macchina per una delle nostre grandi navi, e si ricorresse per mezzo di una gara sia alle case estere che alle italiane, avverrebbe certamente che, per un modo di dire, le case estere ottime offrirebbero fornirla per 100,000 lire sterline, e quelle italiane per poche migliaia di lire italiane dippiù.

Ora considerato che le case estere danno una grandissima garanzia di buona riuscita dell'apparecchio, che godono reputazione di superiorità incontestabile nei loro prodotti, chi avrebbe il coraggio di prescegliere la casa italiana quando si sa che la macchina non perfetta può menomare la potenza di una delle nostre maggiori navi, e anche comprometterne la sicurezza in combattimento? In somma nessuno per quanto amore porti all'industria nazionale crederebbe opportuno dimenticare che gl'interessi dello Stato, e la sua difesa debbono prevalere su di ogni altra considerazione.

E noi abbiamo esempi di macchine (non voglio dire da chi fornite) che furono da noi esaminate attentamente, in cui non si rinvenne nessun difetto radicale, che non avevano vizi organici, ma mancavano appunto di quella tale precisione e finezza di lavoro, la quale ha avuto per conseguenza che non si è mai riuscito a farle ben funzionare.

Nelle condizioni attuali, vogliamo noi che l'Italia diventi veramente una potenza marittima? Mi pare che sia una speranza legittima. Io non intendo invocare nè Napoleone I, nè altri; basta guardare la carta geografica per persuadersi che se noi non avremo una potente squadra che ci difenda veramente, se noi saremo privi di una gran marineria, con tutti i nostri sforzi avremo chiuse le finestre per rimanere gli uscì spalancati.

E, possiamo sperare di avere una grande forza navale, essendo sempre soggetti ad un'altra potenza, la quale ci chiude le porte, ci taglia l'erba sotto i piedi, e c'impedisce di andare più avanti quando vuole? Bisogna dunque, senza esitazioni e senza ritardo, mettersi nella via la quale ci agevoli meglio il conseguimento del nostro scopo.

Onorevole ministro, io conchiuderò col ricordare che Newton, interrogato un giorno come avesse fatto per scoprire tante maravigliose teorie, rispose semplicemente *“pensandoci sempre!”*

Dunque, signori, ci pensino, perchè io ritengo che questo sia il solo mezzo per ridare alla nostra marineria quell'impero sui mari che ha tenuto per tanti secoli e che formava la sua gloria e la sua ricchezza (*Bravo! Bene! — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

Presidente. Ora verrebbe il turno dell'onorevole Martini Ferdinando, il quale però non intende parlare su questo argomento. Per conseguenza do facoltà di parlare agli onorevoli ministri.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marineria.

Acton, ministro della marineria. (*Segni di attenzione*) La via che debbo percorrere per rispondere ai varî oratori è alquanto lunga.

Cercherò di non sciupar parole, e, poco felice oratore qual sono, mi limiterò ad esporre taluni appunti da me preparati.

Spero che la Camera vorrà scusarmi.

Comincerò dal pregare gli onorevoli deputati che mi hanno, con forme tanto cortesi, interpellato sull'importantissimo e veramente pratico argomento dell'*industria privata nazionale*, di esaminare accuratamente gli allegati *E*, *I* ed *L* alla relazione della Commissione del bilancio e di con-

siderare se e quali sono gli oggetti che io ho commessi all'estero e che avrei invece convenientemente potuto commettere in paese.

Se si eccettuano dal computo le torpediniere e gli oggetti, come corazze, armi speciali, macchine di cui in Italia non era e non è ancora sviluppata la costruzione, metalli che non possediamo in paese, ecc., la proporzione delle commissioni date all'estero rimane veramente piccolissima; e se si vorrà esaminare oggetto per oggetto, son certo che si troveranno ragioni evidenti delle eccezioni che si son dovute fare alla regola generale di commettere tutto in paese.

L'ordine del giorno 20 giugno 1882, che non solo accettai ed accetterei sempre, ma che ho applicato in un senso più largo per quanto si riferisce alle cose militari, è il seguente:

“La Camera, ritenendo che tutte le provviste di oggetti per uso delle amministrazioni dello Stato dovranno essere affidate all'industria nazionale quando, in seguito ad apposite ricerche, venga dimostrato che tali provviste possono essere eseguite nel paese a parità di condizioni, passa all'ordine del giorno.”

Ora io vado anche più in là poichè, per le cose militari intendo che la parità di condizioni si limiti al tempo ed al merito degli oggetti, concedendo anche un tollerabile aumento di spesa per l'industria nazionale.

Dimostratemi che pagando anche il 5 od il 10 per cento di più io posso avere in Italia uno strumento di guerra od il materiale che serve a costruirlo, tanto buono quanto quello fabbricato all'estero ed io non esiterò a commetterlo in Italia. Così ho fatto per tanti oggetti che prima si provvedevano quasi sempre all'estero e che ora provvediamo in paese, come gli acciai, le lime, i pernozzetti, gli oggetti di gomma elastica, i conduttori elettrici e quasi tutte le macchine utensili.

Sono stato e sono sempre pronto, date queste condizioni, a concedere agl'industriali italiani, prezzi remuneratori delle tasse di registro, cui ha alluso l'onorevole Boselli, ed anche delle differenze di spese di trasporto, sebbene talvolta queste differenze non sieno grandi quando la merce estera giunge dall'estero per via di mare o la merce italiana deve essere rilevata in uno stabilimento italiano situato in una città diversa da quella in cui sta l'arsenale od il cantiere governativo.

È bene inteso che con ciò non vuoi stabilire che il Governo debba rinunciare ai ribassi che la concorrenza fra vari stabilimenti italiani gli può procurare.

Sarebbe assurdo pagare 110 ad uno stabili-

mento italiano quando un altro, anche italiano, può darvi la stessa merce a 100.

Quanto alle facilitazioni nei pagamenti che talvolta si è costretti a concedere a fabbricanti specialisti esteri e che le leggi vigenti non consentono di concedere a fabbricanti italiani non specialisti, nessuno più di me sarebbe contento di poter abolire queste vere *sprequazioni*, ma pur troppo talvolta esse sono una necessità e talvolta vengono imposte dalla legge di contabilità generale dello Stato.

Sempre che ho potuto ho, per altro, introdotto il sistema delle multe anche nelle commissioni date all'estero, e citerò ad esempio i contratti per acquisto di torpediniere e quello pel *Bausan*; ma talvolta non si può o non conviene stabilir multe perchè i fabbricanti *specialisti* non le vogliono o chiedono aumenti di prezzo in compenso.

Da ciò vedano gli onorevoli interpellanti, che sono pienamente d'accordo coi più caldi fautori degli incoraggiamenti all'industria nazionale, primissima fra le quali dovrebbe essere, allato all'agricoltura, l'industria marittima; ma il problema pratico di questi incoraggiamenti non è sempre facile nè semplice.

Il consumatore privato è naturalmente *libero scambista*; il Governo invece, specialmente trattandosi d'industrie che interessano lo sviluppo delle forze nazionali, deve essere *protettore*. In questo siamo d'accordo.

Il Governo ha però altri doveri di gran luoga prevalenti; quello cioè di assicurare che il danaro dei contribuenti sia utilmente speso, e quello di assicurare che gli strumenti di guerra riescano pienamente efficaci e sieno provvisti in tempo.

Facile popolarità risulterebbe sulle prime ad un ministro da un programma di esagerata protezione all'industria nazionale ma poi quale responsabilità se il giorno della prova qualcuno potesse dirgli: la tal nave non è pronta o la tal macchina è di tipo meno progredito perchè avete voluto esagerare le preferenze all'industria nazionale?

Non solo si può, ma, a parer mio, si deve ammettere, lo ripeto, che non conviene guardare al risparmio di alquanto danaro, pur di aiutare un opificio nazionale a porsi in condizioni da sostenere la concorrenza estera, o puramente o semplicemente da riuscire di opportunissimo sussidio alla produzione di strumenti di guerra.

Ma gli elementi: *tempo* ed *efficacia*, non possono, non debbono essere sacrificati; ed al giorno d'oggi disgraziatamente, per chi non ha i mezzi d'impraticarsi, di provvedersi largamente di quanto occorre e di *specializzarsi* in un dato genere di la-

voro, avviene che si è continuamente in ritardo relativamente ai progressi che i grandi stabilimenti speciali realizzano d'anno in anno, di mese in mese, nel disegno e nella fabbricazione delle macchine, delle armi, ecc.

La protezione all'industria nazionale è facile quando v'è fra noi un opificio abbastanza organizzato per un dato lavoro, come ad esempio, il cantiere Orlando, per la costruzione delle navi di ferro o di acciaio, lo stabilimento Ansaldo per i grossi pezzi di fucina, ecc., ma è meno facile, e potrebbe riescire dannosissima ai supremi interessi della patria, quando mancasse l'opificio debitamente preparato ad un dato lavoro.

Non fa difetto fra noi certamente l'acuto ingegno e il genio inventivo, ma per talune complicatissime costruzioni manca la pratica, mancano spesso i mezzi od il tempo di studiare i dettagli.

Un italiano potrà ideare un perfezionamento in un cronometro, in uno strumento astronomico, in un motore di nave; ma se vorrà costruire presto ed in gran numero il suo ordigno, la sua macchina; se vorrà esser *sicuro* che siano bene eseguiti, dovrà ricorrere a chi ha la grande pratica e i grandi mezzi. Se questi si trovano in Italia, meglio, ma se non c'è in paese l'opificio che faccia tanto bene e tanto presto quanto qualche rinomato opificio estero, devesi in tal caso tardare a procurarsi la macchina, od ottenerla meno perfetta, per incoraggiare uno stabilimento nazionale, per quanto benemerito?

Comprendo bene che, solo facendo, s'impara a fare, e che perciò è dovere del Governo di aiutare, man mano, i buoni opifici nazionali ad impraticarsi nei lavori che possono occorrere allo Stato, ma devesi ciò fare con prudenza e pesando bene le conseguenze che ne possono nascere ed i rischi che si corrono.

Non dico che talune prove e taluni tentativi debbano farsi pur che sia, ma certamente non è prudenza il farli quando un insuccesso comprometterebbe la riuscita di uno dei massimi nostri strumenti di guerra.

I miei predecessori, saggiamente, ricorsero alle più reputate Case costruttrici del mondo quando occorre ordinare le macchine del *Duilio* del *Dandolo* e dell'*Italia*, e così ho dovuto fare anch'io per le successive navi di 1^a classe, quantunque abbia due volte esitato; tanto era e tanto è più che mai in me, come in voi tutti, vivissimo il desiderio di affrettare il momento in cui, non solo i fianchi e la complicata struttura di una nave maestosa, come quella che vedemmo giorni fa, con tanta emozione e legittimo orgoglio, scender nel mare, saranno

opera di mani italiane, ma anche le potentissime macchine, le armi ed i mille congegni che le daran moto, vita, possanza!

Io ho la coscienza di aver consacrate e di consacrare tutte le mie forze, e d'esser riuscito in qualche parte ad avanzare verso questa gloriosa meta, che tutti ci proponiamo; ma intanto, se la ditta Whitehead, la ditta Thryncroft o la ditta Penn o Armstrong avranno inventato, studiato e costruito con pieno successo un siluro, una torpediniera, una macchina, un'arma migliore di quelle che noi possediamo, dobbiamo noi rinunziarvi per amore della nostra industria privata?

E se, come ora avviene, queste od altre reputatissime ditte vanno, ogni giorno, perfezionando le loro invenzioni, e se da un anno all'altro c'è da credere fondatamente che le loro macchine, le loro armi saranno migliori, possiamo noi, a cuor leggero, concedere, per esempio, il doppio del tempo ad un nostro industriale, rinunziando ai vantaggi di avere un anno di maggior tempo per aspettare i progressi che quasi certamente si realizzeranno in questo frattempo?

Chiedetemi la più efficace e solerte cooperazione a far sorgere fra di noi un opificio come quelli di Krupp, Armstrong o Penn, ed io vi prometto di consacrarvi tutte le mie forze. Ma non mi chiedete di rinunziare ai cannoni Krupp od Armstrong e neppure mi chiedete di dare al *Morosini* la stessa macchina del *Dandolo*, rinunziando, per la soddisfazione di farla in paese, al vantaggio di profittare dei progressi che hanno realizzati o stanno realizzando i più reputati produttori, i quali progressi si traducono in migliaia di cavalli di aumento di forza, in vantaggio di velocità, di autonomia, di potenza sul nemico, vantaggi dai quali può dipendere la vittoria.

Soprattutto poi non mi obbligate ad aumentare i tanti rischi di ritardo che, pur troppo, si corrono quando, come oggi, dobbiamo costruire navi di cui ogni dettaglio richiede spesso un nuovo studio, col correre l'alea di tardanze nella costruzione e nella consegna, per esempio, degli apparati motori.

L'incrociatore *Savoia* è pronto al varo sul cantiere di Castellammare fin dal settembre ultimo scorso, in attesa della macchina per la quale la casa Ansaldo aveva chiesto ed ottenuto 20 mesi di tempo, i quali spirano appunto fra poco; ma senza sicurezza per la consegna.

La macchina del *Vespucci* doveva essere pronta, a termini di contratto, il 19 febbraio 1882, 13 mesi e mezzo addietro; ma mancando la macchina si dovette ritardare il varo fino al 31 luglio scorso,

e da quel giorno si è attesa sempre la macchina stessa la quale comincia solo ora ad essere montata in Venezia.

Tutto questo io riferisco, non per diminuire l'importanza dello stabilimento Ansaldo, il quale, come pur troppo altri congeneri, ha traversato è vero una grave crisi, ma poi ne è uscito più forte e vitale di prima. Mi consta che gli attuali proprietari hanno fatto enormi sacrifici pecuniari, cambiato il sistema di amministrazione, date disposizioni per acquisto di macchine; e tutto fa ritenere, che si otterrà un vero progresso in poco tempo e che quello stabilimento offrirà, d'ora innanzi, le più serie garanzie per i commissionari, per lo Stato, come per i privati.

Ed in vista appunto di questo miglioramento che si ripromette dal nuovo indirizzo, l'amministrazione marittima affiderà alla ditta *Ansaldo* la costruzione di una macchina della forza di 6000 cavalli per uno degli arieti-torpedinieri, colla promessa di concedere altre importanti commissioni.

Farò intanto notare che, lo stabilimento *Ansaldo*, al primo gennaio scorso aveva ancora da consegnare per 2,442,000 lire di lavoro, e che dal primo gennaio ad oggi ha avuto commissioni per lire 277,000 di altri lavori, per i quali ha ricevuto tonnellate 772 di vecchio materiale da trasformare, le quali rappresentano altresì una discreta somma.

Io saluterò, lo ripeto, con vera soddisfazione quel giorno in cui, per tutte le macchine motrici, la marina militare potrà affrancarsi dall'industria estera.

Sarebbe puerile, tuttavia, il dissimulare che la mancanza di sufficiente pratica, non consente oggidi ai nostri stabilimenti che di *imitare* le macchine estere, copiandole dai disegni che ci vengono forniti. Ma se si ottiene per obbligo di contratto che le case estere ci consegnino, di buona o malavoglia, questi disegni, è fuor di dubbio che ciò non succederebbe se, le case stesse, non fossero incaricate della costruzione della macchina prima, della macchina originale.

Ho esposto a questo riguardo le mie idee al rappresentante della casa Ansaldo, il quale, non solo si dichiarò persuaso, ma mi promise di provvedere per riparare a questa mancanza che costituisce uno dei motivi principali della inferiorità dell'industria nazionale.

Anche con l'egregio direttore della scuola superiore navale di Genova ho ultimamente discusso della necessità che, i giovani ingegneri licenziati dalla Scuola, possano perfezionarsi in questo ramo

delle macchine; e gli ho fatto conoscere come avrei con piacere insistito presso il mio collega dell'agricoltura e commercio, per venire in aiuto di giovani veramente capaci, che dessero affidamento di buona riuscita, e che volessero applicarsi specialmente, a questo studio, nelle officine estere, per la nostra industria mercantile.

Il disegnare macchine a vapore è una specialità nella quale pochissime persone giungono ad acquistare sufficiente pratica. Non bastano gli studî; anzi non occorre neppure profondità di cognizioni scientifiche, ma occorre pratica grandissima. Bisogna aver vissuto e lavorato per anni in opifici dove si costruiscono macchine motrici. Egli è perciò che nonostante l'alto grado delle loro cognizioni scientifiche, gl'ingegneri navali non sogliono disegnare, presso nessuna marina, le macchine motrici delle navi che costruiscono. Essi ne stabiliscono e discutono le condizioni generali, ma lasciano disegnare le macchine da ingegneri meccanici speciali.

Non farò la storia degli altri stabilimenti metallurgici e meccanici, parecchi dei quali meritano incoraggiamento al pari di quello Ansaldo. Ho parlato specialmente dell'Ansaldo, perchè a quello si collega la questione della macchina dell'*Andrea Doria*.

Alle prime trattative furono chiesti 30 mesi di tempo per la consegna della macchina, da decorrere dal giorno in cui si fossero presentati i disegni di dettaglio, ciò che costituiva altri otto o dieci mesi di tempo, e forse dippiù. Le case inglesi si obbligavano invece a consegnarla entro 15 mesi in tutto.

È ben vero che lo stabilimento Ansaldo si mostrò poi pronto a compiere il lavoro in 22 mesi, che, uniti agli 8 per i disegni, formano sempre 30 mesi; ma poteva l'amministrazione, dopo gli esempi recenti, vincolarsi a patti che con molta probabilità non sarebbero stati mantenuti?

E noti la Camera, che questa preoccupazione, questo dubbio, che lo stabilimento non fosse tale da poter fare sicuro assegnamento sui termini della consegna, non era conseguenza di un'idea mia personale, ma era provocata dalle osservazioni di un consesso tecnico.

In fatti, avendo io chiesto il parere di questo consesso sull'ordinazione della macchina *Savoia*, che io proponevo di dare allo stabilimento Ansaldo, lo stesso, nel mentre si pronunciava favorevole ai termini del contratto, aggiungeva questa osservazione che io ripeto testualmente:

“ Che attesa l'importanza ed il tipo dell'apparato motore da provvedersi, prima di addivenire

alla provvista di esso, sarebbe stato desiderabile di sperimentare l'apparato consimile che lo stabilimento Ansaldo sta costruendo, onde aver dati precisi circa i progressi dei nostri stabilimenti e la garanzia che possono dare per la fabbricazione di apparati di simil genere. „

Nondimeno l'ordinazione fu data, ed il ritardo di un anno alla consegna, di cui ho sopra parlato, giustifica l'osservazione del Comitato e la titubanza del ministro.

Verrò ora a parlare brevemente della commissione data alla casa Armstrong, di un *torpedo-ariete* incrociatore di un tipo altrettanto bene adatto alla protezione del nostro estero litorale ed alla controffensiva verso le scorrerie delle navi nemiche, quanto efficace a sussidiare l'azione delle nostre grandi corazzate contro il nucleo delle navi da battaglia nemiche.

La necessità di questo tipo di navi fu riconosciuta unanimemente dai corpi tecnici della marina, ed io mi affrettai di provvedere alla costruzione sollecitata di un primo di questi arieti, nel mentre diedi poi incarico ad un nostro egregio ingegnere, all'onorevole Vigna, direttore nel genio navale, di studiare i piani di altri due, apportandovi tutti i possibili miglioramenti.

Nessuno ignora che il creare una nave da guerra di quella importanza, di quella novità; lo studiarne gl'infiniti dettagli, le macchine, il sistema ingegnoso di armamento, ecc. sono cose nè facili, nè sollecite.

La casa Armstrong, la quale da molto tempo vi aveva rivolto studi particolari, era giunta gradatamente a sciogliere il problema, dopo aver costruite navi minori dello stesso genere.

Certamente che i nostri ingegneri sarebbero riusciti egregiamente a disegnare una nave simile, ricorrendo però sempre alla Casa Armstrong per le macchine e per l'armamento, le quali erano sua assoluta invenzione e proprietà.

Ma quanto tempo vi avrebbero dovuto impiegare? Probabilmente oggi ancora non avremmo potuto impostare il *Bausan* e ci sarebbero occorsi, senza dubbio, ancora 30 mesi, o tre anni, per averlo pronto, mentre noi lo avremo armato di tutto punto e pronto alla partenza in 15 mesi dall'ordinazione, cioè in novembre prossimo. Potremo in tal modo, provarlo in ogni suo dettaglio, durante la costruzione degli altri due *torpedo-arieti*, e profittare dell'esperienza per perfezionare i dettagli di questi.

Abbiamo, insomma, comperato il *Bausan* per l'identica ragione che ci ha indotti a comprare parecchi *siluri Whitehead*, le *mitragliere Hotchiss*

e *Nordenfelt* prima di intraprendere la costruzione di simili armi in paese, cioè per avere presto un buon campione e poterle debitamente e sollecitamente imitare.

E qui è bene chiarire una inesattezza nella quale è incorso l'onorevole Boselli.

Il carattere delle forme di carena del *Bausan* differisce tanto da quello delle linee del *Flavio Gioia*, che niuno può ragionevolmente credere che il disegno di questo abbia servito di guida nel disegnare l'altro. Il *Bausan* ed il *Flavio Gioia* presentano soltanto analogia di classe; cioè, hanno talune qualità speciali richieste pel servizio da incrociatori, ma per forme di carena, per armamento e per disposizioni generali, differiscono l'uno dall'altro quanto nave può differire da nave.

Il *Flavio Gioia* ha un'ampia velatura, mentre nel *Bausan* le vele sono proprio da considerarsi come un mezzo sussidiario di locomozione. Il *Bausan* è un ariete torpediniere incrociatore, il *Flavio Gioia* un incrociatore oceanico.

Nessun disegno del *Flavio Gioia* è stato considerato dagli autori del *Bausan* nello studio del loro progetto. Il disegno del *Bausan* è riproduzione migliorata, mercè i risultati dell'esperienza acquistata nello studio di altre navi simili, costruite dalla stessa Casa Armstrong per altri Governi.

È probabile che l'equivoco abbia origine da particolari della distribuzione di alloggi e scompartimenti, forniti perchè, anche nel *Bausan*, queste parti affatto secondarie del progetto, avessero la disposizione adottata nella nostra marineria, la quale risponde alle esigenze del servizio e della vita a bordo secondo le consuetudini e le norme regolamentari nostre.

E qui all'onorevole Nervo, che mi domandò perchè avessi commissionato il *Bausan* alla Casa Armstrong, la quale non costruiva navi da guerra, risponderò che la Casa Armstrong si è fusa col rinomato cantiere *Mitchell* e col *Siemens*, ed è così diventato uno stabilimento navale, atto a costruire completamente navi da guerra armate di tutto punto, ciò che ha fatto per l'Inghilterra e per altre nazioni.

Non v'è certamente da mettere in campo la questione dell'amor proprio nazionale a proposito di un tipo, del quale son parte essenzialissima i macchinari di speciale competenza di grandi case costruttrici.

Ci siamo forse astenuti dall'adottare i fucili *Wetterly*, i cannoni *Krupp* od *Armstrong* perchè gl' inventori non erano italiani?

E l'Inghilterra non ha essa adottato il fucile *Martini*? Ed il Belgio (la terra classica delle armi portatili) non adottò desso, anni fa, il fucile Al-

bini, malgrado che gl' inventori non fossero nè inglesi, nè belgi?

E poi, come giustamente osservò il Consiglio superiore di marineria, un paese, i cui ingegneri han disegnato il *Duilio*, l'*Italia*, deve esso temere che si attribuisca a difetto di capacità se, per una volta, si adotta un bel piano dovuto alla mente di chi non è italiano?

Noi avremmo potuto, salve le macchine e le artiglierie, fare altrettanto bene e meglio, chi ne dubita? Ma non avremmo potuto fare altrettanto presto, e questa è la questione.

Io spero, o signori, che vorrete approvare il mio operato e riconoscerete che io, non solo non ho deliberatamente nociuto, ma ho praticamente giovato alla industria nazionale, accorciando il tempo necessario a fare gli studi di dettaglio dei due *torpedo-arieti*, che ora metteremo in cantiere.

Signori! Nei periodi di relativa sosta nei progressi, quando un tipo di nave e di macchina è divenuto tanto perfetto da potere essere ripetuto molte volte senza pericolo di rimanere indietro agli altri, si può largheggiare in riproduzioni; ma in fatto di navi, di macchine e di armi, siamo oggi in un periodo di rapidissimo, febbrile progresso. Se non si profitta e se non si cerca anzi di antivenire i progressi altrui, si rischia di rimanere indietro; e noi, che siamo meno ricchi, dobbiamo con la *qualità* cercare di compensare gli scarsi nostri mezzi di produzione, e non possiamo darci il lusso di ripetere tipi di navi, di macchine, d'armi già conosciute o già in procinto di diventare antiquate, solo per la soddisfazione di farle in paese.

Guardate alle torpediniere. Talune nazioni han voluto ricopiare nei propri stabilimenti le prime venute fuori dai cantieri *Tornycroft* e *Yarrow*, ed hanno ora torpediniere con due terzi, ed anche con la sola metà, di velocità di quelle che l'Inghilterra, la Danimarca e noi, ci siamo procurate dai due costruttori specialisti che vi ho nominati.

Di anno in anno questi costruttori sono andati facendo torpediniere sempre migliori; dalle 12 miglia di velocità son giunti alle 16, alle 20, alle 22!!

Ed oggi possediamo parecchie di queste meravigliose saette delle future guerre navali, di queste terribili guardiane del nostro litorale, le quali, quasi coperte dall'onda sollevata nella loro corsa furiosa, in 10 minuti percorrono poco meno di 7 chilometri, raggiungendo qualsiasi nave nemica che non riesca nella difficile impresa di scorgerele e di affondarle in tempo.

Quando e quali torpediniere avremmo noi se io avessi voluto esagerare, per riprovevole smania

di passeggera popolarità, le commissioni all'industria nazionale?

Appena sicuro che si fosse realizzato un tipo soddisfacente di questi strumenti da guerra tanto preziosi per noi, io ho voluto istradare quattro benemeriti opifici nazionali nella loro costruzione ed ho prescelte le ditte Orlando, Odero, Guppy e Pattison, le quali da circa un anno e mezzo stanno copiando una di queste torpediniere di 1ª classe, che le case Yarrow Tornycroft sogliono darci finite in sei od otto mesi.

Ho voluto fare anche dippiù; ed appena sicuro che la costruzione delle prime torpediniere di saggio era bene avviata, ho commessa a ciascuna di queste case una seconda torpediniera. Ma potevo io arrestare intanto le commissioni di torpediniere Yarrow e Tornycroft, quando non siamo ancora alla metà della provvista di tali specialissime navi, e quando già nuovi ed importanti progressi scorgo nei bellissimi disegni delle due reputate Case, alle quali oggidì non solo noi, ma l'Inghilterra, la Russia, la Germania, la Francia, si rivolgono a gara per simili costruzioni?

Io confido che, dopo quel che ho detto, nessuno vorrà darmi la taccia di troppo prudente e parco incoraggiatore dell'industria nazionale.

Ma posso assicurare la Camera che in quest'anno in cui tanti promettenti sintomi di risveglio si van manifestando, le commissioni all'industria nazionale sorpasseranno di gran lunga quelle degli anni scorsi.

E in fatti, già lo stabilimento Orlando ha avuto la commissione di due cannoniere: il *Sebastiano Veniero* e l'*Andrea Provana*, le quali debbono essere ultimate nel 1884.

Si avranno da mettere in cantiere in quest'anno, secondo le proposte contenute nel bilancio, una potentissima nave *porta-torpediniere*, destinata anche al rapido trasporto di artiglieria e cavalleria; un potente rimorchiatore e due navi di terza classe.

La ripartizione di questi lavori avrà luogo subito che saranno pronti i piani che da più mesi si studiano dai nostri ingegneri e taluni dei quali attendono solo l'esame del nostro Comitato pei disegni.

Ho preparato le istruzioni per una autorevole Commissione, la quale deve precisamente aiutarci a porre in atto gli opportunissimi concetti svolti dall'onorevole Boselli, cioè, devestudiare una specie di *piano regolatore* delle commissioni da dare all'industria privata italiana durante un certo periodo di tempo, in modo da assicurare, per quanto sarà possibile, la continuità e la *specializzazione*

del lavoro fra i vari opifici nazionali meritevoli d'incoraggiamento.

Questa Commissione dove infatti, nel più breve tempo possibile, propormi quale parte fra i 120 milioni circa che dobbiamo spendere nei prossimi anni per completare l'organico del materiale, potranno utilmente essere impiegati a dar lavoro agli opifici nazionali e con quali norme distributive.

Avrà l'incarico di studiare con quali mezzi si possano rialzare le sòrti di opifici e cantieri che altra volta rivaleggiavano con lo stabilimento Ansaldo per quanto concerne la produzione di grosse macchine e di altri rami d'industria navale.

La stessa Commissione riferirà anche sugli opifici recentemente sòrti o sviluppati, come quelli cui tanto lodevolmente accennò l'onorevole Elia.

Vorrei, d'accordo coi miei colleghi veder sorgere, fra gli altri, a nuova vita, associandosi se lo crederanno opportuno, i vari stabilimenti meccanici che, come quelli di Napoli, si trovano in favorevolissime condizioni di ubicazione e di mano d'opera.

Prometto che i lavori di questa Commissione avranno sollecita e pratica conclusione.

Ma, naturalmente, il Governo non potrà da solo risollevarle le industrie meccaniche.

Perchè, o signori, mentre molto si domanda allo Stato per l'incremento delle industrie nazionali, i privati son ben lungi dal concorrervi largamente come fanno in altri paesi, in Germania per esempio; ma purtroppo i nostri stabilimenti meccanici ricevono poche e quasi nessuna commissione da privati.

Vi sono, è vero, delle consolanti eccezioni, e col massimo piacere registro fra queste, lo stabilimento Cravero di Genova, citato dall'onorevole Elia. Questi stabilimenti i quali sanno lavorare bene ed a buon mercato e vincere da soli la concorrenza estera, meritano a mio parere speciale fiducia dal Governo.

E può esser certo l'onorevole Elia che io non mancherò di tener conto di ciò ch'egli mi ha detto in proposito.

Il Governo, come ho già riferito, deve talora essere protettore anche quando il privato non lo è; ma d'altro lato non deve sfuggire, per esempio, il fatto abbastanza significativo, che le Compagnie di navigazione ed i singoli armatori si rivolgono per la costruzione e l'acquisto dei loro piroscafi quasi esclusivamente all'estero.

Dalle nazionalizzazioni operate nel triennio 1880-81-82 si rileva, che nei cantieri nazionali non si costruì che un piroscifo, il *Birmaniam*, nel

cantiere Orlando, per conto della Società Rubattino, di tonnellate 1562, e l'*Alfredo* (ora naufragato) di tonnellate 173 nel cantiere Cadenaccio in Sestri Ponente.

Un piroscafo è ora in costruzione a Sampierdarena.

Tralascio dei piccoli rimorchiatori e dei vapori da diporto che, in numero di 32, non rappresentano che 617 tonnellate.

Nei cantieri inglesi la Società generale di navigazione italiana ha fatto costruire: il *Vincenzo Florio*, il *Washington*, l'*Archimede*, il *Giava*, l'*Abissinia*, il *China*, il *Raffaele Rubattino*, otto magnifici piroscafi della portata complessiva di tonnellate 15,420. Altri due piroscafi sono in costruzione sugli stessi cantieri.

La Società Generale per i trasporti che funziona in Genova, fece essa pure costruire esclusivamente in Scozia i suoi vapori: l'*Iniziativa*, il *Persevere*, il *Risveglio* (ora perduto), la *Scivia* ed altri che stanno in cantiere.

Nello stesso periodo di tempo risulta poi, che furono acquistati da stranieri e passati in proprietà di nazionali, 18 piroscafi della portata superiore alle 400 tonnellate e del tonnellaggio complessivo di 15000 tonnellate.

Accetto in massima, per la parte che mi concerne, l'idea di vegliare, nelle future concessioni di premi e sussidi a Società di navigazioni, per imporre patti che riescano proficui alle industrie meccaniche nazionali; ma anche in questo v'è un limite perchè non è giusto nuocere ad un'industria per giovare ad un'altra.

Non vorrei più oltre dilungarmi, ma non posso dispensarmi dall'esporsi taluni dati di fatto che varranno a dimostrare, meglio di qualunque ragionamento, se io sia, oppur no, partigiano della industria nazionale.

Da uno specchio particolareggiato da me presentato alla Commissione d'inchiesta sulla marina mercantile ed alla Commissione del bilancio, risulta che l'importo complessivo delle commissioni date annualmente all'industria privata nazionale fu, in media, nel decennio 1870-79, di lire 1,531,293, mentre nel triennio 1880-81-82 esso salì alla media di 3,406,541 lire, cioè fu più che *doppio*. Nel solo anno 1882 questo importo salì a lire 5,124,205, e si prevede che nel 1883 sorpasseremo di gran lunga questa somma.

Nel mese di novembre ultimo ho dato, per la prima volta ad un cantiere privato italiano, a quello dei benemeriti fratelli Orlando, la commissione di due navi da guerra complete: l'*Andrea Provana*

ed il *Sebastiano Veniero*. Queste due navi usciranno dal cantiere Orlando complete di tutto punto e pronte a prendere il mare, le sole artiglierie e le armi essendo fornite dalla regia marina; e mi propongo di continuare su questa via affidando, sia al cantiere Orlando, sia agli altri cantieri privati degni di pari fiducia, la costruzione completa e l'allestimento (macchina compresa) di 3 o 4 fra le sei navi che dobbiamo mettere in costruzione appena sarà votato il bilancio.

Spero pure potere sviluppare fra noi la costruzione delle torpediniere appena avremo provate le prime commesse in paese.

Il valore delle navi, delle torpediniere o delle macchine, che alla fine del corrente anno saranno, secondo i miei calcoli, in costruzione presso opifici privati italiani, non rappresenterà meno di 15 milioni. Se a questo aggiungiamo le materie prime, le macchine-utensili, le munizioni, ecc., si vede che fra breve giungeremo a cifra non indifferente di commissioni date all'industria italiana.

Queste cifre sono abbastanza eloquenti, ma non sono le sole.

L'aumento di oltre 2 mila operai da me realizzato negli arsenali governativi, e l'aumento di produzione di questi arsenali, che anche essi rappresentano senza dubbio un'industria nazionale, non si può stimare a meno di 5 milioni annui.

Posso, in coscienza, assicurare la Camera che nessuna cosa mi è stata più a cuore del desiderio di affrancarci dall'industria straniera, anche con sacrificio di danaro, quando non rischiamo di compromettere i due elementi *tempo* ed *efficacia*, che nulla può compensare.

Per molte cose, purtroppo, ci vorrà tempo prima di affrancarci dall'estero.

Accennerò, per esempio, a due categorie di oggetti di cui ha parlato l'onorevole Boselli.

In Italia non v'ha alcuno stabilimento che produca ancora catene.

Tanto la marina da guerra, quanto la mercantile, sono perciò costrette a ricorrere all'estero. Catene buonissime si potrebbero fare in Italia. Prima del 1860 se ne facevano nel cantiere di Castellammare. Ma perchè uno stabilimento potesse mantenersi sarebbe necessario che tutta la marina mercantile concorresse a sostenerlo con quella da guerra, anche col *monopolio*. E poi bisognerebbe che fosse assicurata l'eccellenza dei prodotti, perchè le conseguenze di mediocre produzione potrebbero riuscire funeste.

Per le grosse ancore è un po' difficile, ma ad ogni modo mi auguro che sorga presto da noi un opificio che si addica a produrle.

L'onorevole Boselli mi ha pure chiesto perchè non accrescevamo la proporzione di corazze fucinate che da poco tempo sogliamo commettere allo stabilimento Ansaldo.

Qui vi è un equivoco. Le corazze che fabbricano i signori Ansaldo per l'Italia e per il Lepanto, sono propriamente dei pezzi fucinati speciali, che possono ammettersi solo in particolari condizioni, e dei quali la proporzione in ciascuna nave è determinata. Non si può dunque accrescere la quantità di questo lavoro commesso ai signori Ansaldo. Vuolsi notare che per lo passato siffatte corazze si traevano dalla Francia.

Vi ho già accennato, o signori, che è sotto la mia amministrazione che siamo riusciti ad affrancarci in tutto od in gran parte dallo straniero, per gli acciai fusi, per i pernotti, per le lime, per gli apparati e pei conduttori elettrici, per gli oggetti di gomma elastica, per quasi tutte le macchine, utensili, ecc.

Ma non è tutto.

Il macchinario col quale fabbricheremo le mitragliere e le relative munizioni è fatto a Torino.

A Milano sono fatti i nostri cavi elettrici.

A Napoli i nostri tubi di lancio dei siluri.

A Lovere i nostri primi proietti d'acciaio.

Noi fabbrichiamo ora in paese mitragliere, spollette, proietti, affusti idropneumatici, torpedini, tubi-cannoni, ecc.

Ed annuncierò qui alla Camera, che l'udirà, ne son certo, con grande compiacimento, come anche per la costruzione delle artiglierie navali di grande potenza stiamo sulla via di affrancarci dalla Casa Armstrong. (*Bene! Bravo!*)

L'anno scorso ho fatto erigere a San Vito (Spezia) un'officina adatta a lavorare nientemeno che i nostri cannoni di cento tonnellate, e già il macchinario ne è commesso, ed io spero che entro pochi mesi possa cominciare a funzionare. (*Benissimo!*)

Ed aggiungerò che non solo per la fabbricazione, ma anche per la materia prima, speriamo, grazie all'intelligente ed ardita cooperazione di un benemerito stabilimento nazionale, di affrancarci man mano dallo straniero nella produzione delle artiglierie di acciaio. Stiamo infatti concertando con la ditta Gregorini di Lovere la fabbricazione delle anime e dei cerchi di acciaio fucinato.

Principieremo dal poco, dal fabbricare cannoni da 12 e da 15 centimetri, ma speriamo di progredire rapidamente; e sarà certo un bel giorno quello in cui potremo dire che l'armamento di una nostra nave è tutto fatto in Italia. (*Bene!*)

Intanto la nuova officina ci assicura i mezzi di riparare qualsiasi nostro cannone di grande potenza, e ciò non sarà piccol vantaggio in tempo di guerra. (*Benissimo!*)

Purtroppo finchè non avremo stabilimenti siderurgici per convertire il minerale di ferro, la materia per molti lavori ci mancherà in paese.

La creazione e lo sviluppo di stabilimenti siderurgici è certamente un desiderio universale. Essa risponde ad un vero bisogno del paese, il quale ora è tributario dello straniero per le varie forme nelle quali preparasi il ferro, mentre è così ricco di miniere che danno la materia prima.

Forse più di qualunque altro ramo della pubblica amministrazione, quella della marina militare trarrebbe grande beneficio da stabilimenti siffatti, ancorchè essi al principio fossero limitati alla produzione del ferro omogeneo (acciaio per costruzioni), materiale che ora è l'elemento principale delle costruzioni navali.

Anche messi da parte gli interessi generali, il bisogno che ha il paese di bastare a sè stesso specialmente nelle cose che si riferiscono alla sua potenza militare, e quello di non privare di lavoro gli operai italiani a beneficio degli stranieri, resterebbe sempre un fatto di grande importanza, la speditezza con cui si procederebbe nelle costruzioni se, invece di ricorrere all'estero per la provvista del ferro omogeneo, questo potesse ottenersi in paese.

Le difficoltà che ritardano le provviste del materiale occorrente alle nostre navi sono molte; e siccome quasi ogni cosa deve farsi venire dall'estero, a queste difficoltà si aggiungerebbe il pericolo di mancare dei materiali occorrenti in caso di guerra quando appunto il bisogno si presenta maggiore.

La marina adunque, e coloro che più direttamente hanno la responsabilità delle costruzioni navali, saranno lieti quando, rivolgendosi agli stabilimenti nazionali, potranno evitare gl'imbarazzi, talora seriissimi, dipendenti dal ritardo nella consegna dei materiali commessi all'estero.

Ad ogni modo, il problema non è che in parte di mia competenza e non è facile il risolverlo, essendo ad esso connessa la questione se debba preferirsi un solo grande stabilimento siderurgico, a diversi minori, i quali, cominciando modestamente, vadano man mano crescendo e facendosi poderosi.

Io prometto di studiarlo insieme ai miei colleghi, valendomi anche delle informazioni raccolte dalla Commissione d'inchiesta sulla marina mercantile, col desiderio di riuscire al maggior utile della industria nazionale.

Il Governo deve e darà il più efficace concorso allo sviluppo di ferriere nazionali e di potenti laminatoi e fucine: ma occorre, lo ripeto, l'iniziativa privata in simili imprese.

Io spero che gli onorevoli interpellanti vorranno dichiararsi soddisfatti delle risposte da me date alle loro domande, e le quali riassumo nell'assicurazione che il ministro della marina ha applicato, e applicherà in avvenire, colla più larga interpretazione, l'ordine del giorno della Camera del 20 giugno 1882.

E sarò lieto quel giorno in cui le navi del tutto allestite, usciranno dai cantieri italiani, costruite con materiali nazionali, anche quando il loro costo dovesse essere alquanto maggiore di quello che si otterrebbe rivolgendosi all'estero. (*Bene!*)

In questi propositi, che io adempirò col massimo impegno, sono compendiate le risposte agli onorevoli interpellanti, ai quali tutti rivolgo particolari ringraziamenti per la loro cortesia. E spero che l'onorevole Boselli, il quale volle aggiungere parole specialmente cortesi all'ammiraglio, del che io gli sono sentitamente grato, vorrà dichiararsi soddisfatto.

All'onorevole Sanguinetti il quale inoltre mi direbbe categoriche domande, aggiungerò, per quanto mi è dato, categoriche risposte.

E prima di tutto dovrò rettificare un calcolo che egli ha presentato alla Camera pel costo del lavoro degli arsenali governativi, in confronto di quello che si eseguisce nei cantieri privati.

È un fatto che negli stabilimenti dello Stato il lavoro costa qualche cosa di più; ma si deve considerare che il Governo ha degli obblighi; deve soddisfare a certe date convenienze, alle quali non è vincolata l'industria privata.

E basti accennare, che ove in un opificio privato venga a mancare il lavoro, immediatamente, e fosse anche per un periodo limitato di tempo, per pochi giorni, si licenzia il numero di operai esorbitante.

Ciò non può farsi, od in eguale misura almeno, negli arsenali governativi. E d'altra parte ragioni di convenienza, che tutti comprendono, non consentono all'amministrazione di privare del pane centinaia di famiglie per un giorno, una settimana, attesa la scarsità del lavoro.

E basta questo breve periodo perchè in complesso cresca il costo del lavoro eseguito negli arsenali governativi.

Ciò posto, accennerò all'onorevole Sanguinetti che da un calcolo che ho trovato negli atti e che ha servito di base per le trattative colla casa Orlando, la costruzione dello scafo dell'*Italia* è co-

stata in ragione di lire 1 35 per chilogr. d'opera a posto, mentre quella del *Lepanto* fu accettata al prezzo di lire 1 15.

Bisogna però tener conto di parecchie considerazioni e fra le altre di quella che allo stabilimento Orlando si garantiva un dato limite di prezzo delle lamiere.

Ciò premesso, e per rispondere alle domande dell'onorevole Sanguinetti, mi rimetterò, per quanto si riferisce all'impianto di uno o più stabilimenti siderurgici, a ciò che ho testè avuto l'onore di esporre alla Camera.

La questione è complessa; la pluralità di siffatti stabilimenti presenta molti vantaggi, ma la loro coesistenza è subordinata alla consumazione dei loro prodotti.

Non si può disconoscere l'importanza di un grande stabilimento siderurgico; ma occorre pure di non perdere di mira che la sua prosperità, se dovuta all'aiuto dello Stato, potrebbe esser causa della rovina degli stabilimenti minori esistenti, od impedire lo impianto di altri.

Io mi riservo di esaminare la questione sotto tutti questi aspetti in concorso coi miei colleghi.

Non credo poi di aggiungere altro alle assicurazioni da me date sul proposito mio di restringere le forniture all'estero, a quel solo che non si potesse ottenere nello Stato, provvedendo così, per la parte che mi riguarda, ad assicurare la continuità del lavoro negli stabilimenti privati.

Quanto a *specializzare* le opere secondo gli stabilimenti, nei limiti del possibile ho cercato di contribuirvi. Ma il farlo non dipende solo da me o dalle amministrazioni dello Stato. Toccherebbe agli stabilimenti interessati intendersi su questo punto.

È certo però che fino a quando il lavoro sarà scarso, esso non potrebbe specializzarsi oltre certi limiti, senza pericolo di divenire discontinuo, per quanto buon volere vi mettano la marina militare e le altre amministrazioni.

Per ciò che riguarda il bilancio industriale al quale si riferiva la 5ª domanda dell'onorevole proponente, credo di poterlo assicurare, che colle riforme portate nel 1882 al sistema di contabilità, riuscirà non solo possibile, ma facile di stabilire il prezzo di ogni categoria di lavoro, specialmente per i lavori di carattere ricorrente e per quelli di natura ben determinata.

Quanto alla diminuzione del lavoro negli arsenali marittimi per il maggior vantaggio dell'industria privata, al che si riferisce la sesta ed ultima domanda, io osservo che ora sarebbe prematuro qualunque giudizio, e che ciò dipende dallo svol-

gimento che possono prendere le industrie speciali private.

Nè deve dimenticarsi che negli arsenali dello Stato sono, per così dire, le scuole, nelle quali si formano e si perfezionano taluni operai speciali; e che vi hanno tali lavori che non si possono fare convenientemente fuori degli stabilimenti governativi, come quelli in connessione con l'armamento militare, quelli con nuove combinazioni che possono richiedere continue prove e tentativi; e soprattutto le riparazioni eventuali ed i lavori derivanti da speciali contingenze.

Per questi lavori lo Stato deve mantenere arsenali e cantieri dotati di potenti ed abbondanti mezzi di produzione, perchè in date emergenze sarebbero funeste le conseguenze della loro mancanza.

È questa la ragione per la quale tutte le nazioni hanno arsenali, perfino quegli Stati, come la Francia e l'Inghilterra, ove le industrie meccaniche e navali sono più fiorenti.

Risposto così ai quesiti formulati dall'onorevole Sanguinetti, il quale, mi lusingo, vorrà dichiararsi soddisfatto, aggiungerò brevi parole all'onorevole Elia.

Egli ha voluto riconoscere che, durante la mia amministrazione, molto si è progredito nelle commissioni all'industria privata, ed io gli sono particolarmente grato delle sue dichiarazioni e della fiducia che mi ha dimostrato.

Nelle assicurazioni da me date rispondendo agli interpellanti, l'onorevole Elia troverà che la condotta, che io continuerò rispetto all'industria nazionale, corrisponde perfettamente ai suoi desideri.

Quanto al voto da lui fatto per soddisfare al bisogno che ha la marina di trovare nell'Adriatico, e precisamente in Ancona (unico punto adatto e conveniente), i mezzi di riparare le avarie, risponderà l'egregio mio collega dei lavori pubblici, al quale prometto di aggiungere speciali raccomandazioni e preghiere.

E del pari prometto all'onorevole Elia che quando nella patriottica Ancona, come in qualunque altro punto dello Stato, sorgeranno stabilimenti siderurgici, o meccanici o industriali io per mia parte, nella ripartizione delle opere per conto della marina, avrò per guida la necessità di aiutare il loro sviluppo, provvedendo, nel limite del bilancio, ad assicurare quella continuità di lavoro che è tanto necessaria per la prosperità delle industrie. (*Bene! bravo!*)

Spero con questo d'aver soddisfatto anche gli onorevoli Maffi e Nervo. All'onorevole Maffi, il

quale mi ha fatto formale domanda sulla diversità di prezzo delle macchine del *Flavio Gioia*, del *Amerigo Vespucci* e del *Savoia*, faccio notare che questa diversità proviene dalla differenza dell'aggio sull'oro; nel primo caso si è pagata la lira sterlina 27 franchi compreso il cambio, e nel secondo caso si è pagata 25 e 25; da questo nasce la differenza di prezzo.

In quanto all'onorevole Nervo io credo che anch'egli possa rimaner soddisfatto dalle dichiarazioni mie. D'altronde, quando si tratterà di mettere in votazione il suo ordine del giorno, risponderò intorno ai diversi concetti ai quali esso è ispirato.

Infine l'onorevole Bozzoni avrà riconosciuto che io seguo perfettamente l'ordine di idee e l'indirizzo in questa questione da lui svolto così brillantemente. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Quando sarà venuto il momento di passare alla votazione, io interrogherò il Governo intorno a questa ed altre proposte che possono essere presentate.

Intanto rimanderemo a lunedì il seguito di questa discussione.

Si rilegge la domanda d'interrogazione del deputato Indelli.

Presidente. Rileggo una domanda d'interrogazione dell'onorevole Indelli rivolta agli onorevoli ministri delle finanze e dell'interno.

« Chiedo d'interrogare il ministro dell'interno e delle finanze intorno ai reclami verificatisi nella città di Bari relativi alla esecuzione dell'appalto del dazio consumo ».

Depretis, ministro dell'interno. D'accordo col mio collega, il ministro delle finanze, posso dichiarare all'onorevole Indelli che consentiamo che la sua interrogazione sia svolta quando verrà in discussione il bilancio dell'entrata.

Presidente. Onorevole Indelli, acconsente?

Indelli. Acconsento.

Presidente. Io poi aggiungo che la rimanderemo al capitolo relativo al dazio consumo.

Indelli. Purchè rimanga sempre sotto forma di interrogazione.

Presidente. Sta bene.

La seduta è sciolta alle 6 45.

Ordine del giorno della seduta di domani.
Esposizione finanziaria.

Prof. AVV. LUIGI RAVANI
Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1883. — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno).