

LXXXIII.

TORNATA DI LUNEDÌ 9 APRILE 1883

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Il deputato Arisi chiede sia dichiarata urgente la petizione portante il n° 3061. — Omaggi. — Lettera del deputato Andrea Costa con la quale prega la Camera di differire lo svolgimento di una sua interrogazione. — Giuramento del deputato Mattei Emilio. — È proclamato eletto deputato del 1° collegio di Campobasso l'onorevole Domenicantonio Del Vasto. — È annullata l'elezione del 2° collegio di Napoli. — Il deputato Sciacca della Scala presenta una relazione sulle modificazioni alla legge per la distruzione della fillossera. — È data lettura di una domanda di interrogazione del deputato Cardarelli ai ministri dell'interno e della pubblica istruzione intorno all'ospitale degli Incurabili di Napoli e all'attuazione della legge sull'adattamento delle cliniche Universitarie di questa città. — Seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1883 del Ministero della mariniera — Discorsi del ministro della guerra, dei lavori pubblici e del presidente del Consiglio — Parlano poscia i deputati Boselli, Sanguinetti, Elia, Maffi e Prinetti. — Il presidente annunzia che furono presentate le relazioni intorno alle elezioni di un collegio di Foggia e di un collegio di Macerata. — Sull'ordine del giorno parlano i deputati Trompeo, Finzi e Martini F.*

La seduta comincia alle 2 20 pomeridiane.

Quartieri, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato. Quindi legge il seguente sunto di

Petizioni.

3058. Paoletti Alessandro, maestro elementare a Spezia rassegna alla Camera un'istanza, perchè con apposita legge voglia assegnare a tutti i veterani delle guerre del 1848 e 1849, per l'indipendenza d'Italia una pensione vitalizia almeno di lire cento annue.

3059. Zona Luigi, vice-presidente, ed altri cittadini componenti il Consiglio di amministrazione dell'associazione veterani bassa forza 1848-1849 di Napoli, chiedono sia aumentato l'attuale assegno dei veterani poveri, accordata una proroga di altri sei mesi pel termine prescritto dall'articolo 13 della legge 4 dicembre 1879, e concessa la reversibilità di detto assegno ai loro superstiti.

3060. Il Consiglio comunale di Sora, rassegna un voto perchè colla nuova legge sull'amministrazione comunale e provinciale si sanciscano dispo-

sizioni atte a migliorare le condizioni dei segretari comunali.

3061. Boschetti Giovanni, ed altri impiegati della Conservatoria delle ipoteche di Parma, ricorrono alla Camera, perchè con provvedimento legislativo le loro sorti siano migliorate ed assicurate.

Arisi. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Arisi ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

Arisi. Prego la Camera di voler dichiarare urgente la petizione numero 3061.

(L'urgenza è ammessa.)

Omaggi.

Presidente. Si dà lettura degli omaggi giunti alla Camera.

Quartieri, segretario, legge:

Dal rettore della regia Università di Messina — Annuario di quella Università per l'anno accademico 1882-1883, una copia;

Dal rettore della regia Università di Sassari — Annuario di quella regia Università per l'anno 1882-1883, una copia;

Dal rettore della regia Università degli studi di Genova — Annuario di quella Università per l'anno scolastico 1882-1883, copie 2;

Dal rettore della regia Università di Ferrara — Annuario scolastico di quella regia Università per l'anno 1882-1883, copie 2;

Dal signor Paolo Riccardi, professore di antropologia nella regia Università di Bologna — Saggio di un catalogo bibliografico antropologico italiano, una copia;

Dal signor P. Pavesio, preside del liceo Gastaldi in Catanzaro — Ercole Ricotti, senatore del regno. Carmi, una copia;

Dal signor O. Silvestri, professore di chimica-fisica-terrestre nella regia Università di Catania — Rapporto al regio Governo sulla eruzione dell'Etna scoppiata il dì 22 marzo 1883, copie 4;

Dal prefetto della provincia di Torino — Atti di quel Consiglio provinciale per l'anno 1882, copie 2;

Dal prefetto della provincia di Treviso — Atti di quel Consiglio provinciale per l'anno 1882, una copia;

Dal Ministero di agricoltura, industria e commercio — Zenez. Sunto dei saggi di statistica matematica, una copia;

Dal signor Lavista Giovanni, tenente nei reali carabinieri in Torino — Scompartimento territoriale dell'arma dei reali carabinieri - Riparto in comandi di legioni, divisioni, compagnie, tenenze, sezioni e stazioni, una copia;

Scompartimento grafico delle 11 legioni territoriali dei carabinieri reali, una copia;

Dall'avvocato Giuseppe Scanzi, Milano — Sulle condizioni della proprietà fondiaria e della classe agricola in Italia, copie 500;

Dal signor V. Bagarello Turetta — Definizione del voto elettorale politico ed amministrativo o come dovrebbe essere interpretato, copie 500;

Dalla Camera di commercio ed arti di Roma — Considerazioni sul disegno di legge pel bonificazione agrario dell'Agro romano; copie 400;

Dal regio rettore del museo industriale di Torino — Bollettino delle privative industriali del regno d'Italia (2ª serie, vol. 13º pel 1882), copie 3;

Dal direttore della regia scuola d'applicazione per gli ingegneri in Bologna — Programma di quella regia scuola per l'anno scolastico 1882-1883, copie 2;

Dal signor Aveni Roverella Francesco — Raccolta in un fascicolo di vari articoli sul bonificazione dell'Agro romano, copie 10;

Dalla Banca Nazionale del regno d'Italia —

Rendiconto di quella Banca pel 1882, adunanza 28 febbraio 1883, copie 4;

Dal Banco di S. Spirito in Roma — Il Credito fondiario di quel Banco dall'aprile 1874, a tutto l'anno 1882 (monografia con allegati), una copia;

Dalla Banca Nazionale Toscana — Bilancio di quella Banca per l'anno 1882, copie 12;

Dal ministro degli affari esteri (S. E. Mancini) — Suoi discorsi sulla politica estera e sulla condotta del Governo nella questione egiziana, copie 500;

Dal signor Goretti Luigi — Sull'amministrazione scolastica provinciale, una copia;

Dallo stesso — La Scuola, frammenti, una copia;

Dalla Stazione chimico-agraria sperimentale di Roma — L. Del Torre, Sopra la formazione di tubercoli ferruginosi nelle condutture delle acque potabili, una copia;

Dalla stessa — Annali della Stazione chimico-agraria sperimentale di Roma, fascicolo 9º, 1880-81, una copia;

Dal signor Calori Luigi — Epitome della Storia romana di Lucio Anneo Floro. Antico volgarizzamento inedito, una copia;

Dal Banco di Napoli — Relazione del Consiglio di amministrazione al Consiglio generale per l'esercizio 1882, copie 6;

Dal signor Pieromaldi avvocato Francesco — Il Caos, una copia;

Dal prefetto della provincia di Novara — Atti del Consiglio provinciale di Novara, adunanza straordinaria 8 luglio 1882 e sessione ordinaria 1882, 3 copie;

Dal prefetto della provincia di Reggio di Calabria — Atti di quel Consiglio provinciale, sessioni ordinaria e straordinaria pel 1882, copie 2;

Dalla direzione generale dei telegrafi — Statistica sommaria per l'esercizio 1882 dei telegrafi del regno, copia 60;

Dal municipio di Genova — Verbali di quel Consiglio comunale 1881, una copia;

Dalla Presidenza del Consorzio agrario e provinciale di Venezia — Relazione sui danni arrecati dalle inondazioni in quella provincia, estesa dal cavalier A. S. De Kiriaki, una copia.

Congedi.

Presidente. Chiedono congedo per motivi di famiglia: il deputato Faina Eugenio di giorni 7.

Per motivi di salute: il deputato Brunialti di giorni 6; il deputato Serena di giorni 10.

Se non vi sono opposizioni, questi congedi si intenderanno accordati.

(Sono accordati.)

Comunicasi una lettera del deputato Costa relativa ad una sua domanda d'interrogazione.

Presidente. È giunta alla presidenza la seguente lettera:

“ Onorevole signor Presidente della Camera dei deputati.

“ Essendo ammalato da qualche tempo, e prevedendo l'impossibilità di trovarmi costì quando si svolgeranno le interrogazioni, che precederanno la discussione del bilancio del Ministero dell'interno, la prego di voler proporre alla Camera che lo svolgimento della mia interrogazione abbia luogo allorquando la mia salute mi permetterà di restituirmi in Roma.

“ Firmato: Andrea Costa. ”

Se quando verrà in discussione il bilancio dell'interno l'onorevole Costa non sarà presente, si deciderà allora se debba essere rimandata la sua interrogazione.

Giuramento del deputato Mattei Emilio.

Presidente. Essendo presente l'onorevole Mattei Emilio, lo invito a giurare. (*Legge la formola*)

Mattei Emilio. Giuro.

Verificazione di poteri.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Verificazione di poteri. Elezioni contestate del 1° collegio di Campobasso, e del 2° collegio di Napoli.

Si dà lettura delle conclusioni della Giunta delle elezioni sull'elezione del 1° collegio di Campobasso.

Quartieri, segretario, legge:

“ La Giunta a maggioranza propone: che la Camera voglia convalidare l'elezione dell'onorevole Domenicantonio Del Vasto a deputato del 1° collegio di Campobasso. ”

“ Righi, relatore. ”

Presidente. Nessuno chiedendo di parlare, e non essendovi oratori iscritti pongo ai voti le conclusioni della Giunta.

(*Sono approvate.*)

In conseguenza, salvo i casi d'incompatibilità preesistenti e non conosciute al momento della proclamazione, dichiaro eletto a deputato del 1° collegio di Campobasso, l'onorevole Domenicantonio Del Vasto.

L'ordine del giorno reca: Discussione di una elezione contestata del 2° collegio di Napoli.

Si dà lettura delle conclusioni della Giunta per le elezioni.

Quartieri, segretario, legge:

“ La Giunta propone ad unanimità l'annullamento della elezione della 2ª circoscrizione del collegio di Napoli, e la trasmissione degli atti all'autorità giudiziaria pei procedimenti a termine di legge. ”

“ Righi, relatore. ”

Presidente. Onorevole relatore mi pare che per esattezza della dizione convenga dire: „*l'elezione di un seggio del 2° collegio di Napoli* ”

Minghetti, relatore. Si signore: v'è un errore di stampa.

Si potrebbe dire: “ *La Giunta propone ad unanimità l'annullamento dell'elezione del 2° collegio di Napoli nella persona del signor Marco Rocco, e la trasmissione, (questa poi è una seconda parte, perchè sono due proposizioni diverse le quali possono essere votate separatamente) e la trasmissione degli atti all'autorità giudiziaria pei provvedimenti a termini di legge.* ”

Presidente. Rileggo dunque la proposta della Giunta ch'è questa:

“ Propone ad unanimità l'annullamento dell'elezione del 2° collegio di Napoli nella persona dell'onorevole Marco Rocco, e la trasmissione degli atti all'autorità giudiziaria pei provvedimenti a termine di legge. ”

Chi approva la proposta che ho letto è pregato di alzarsi.

(*È approvata.*)

In conseguenza dichiaro vacante un seggio nel 2° collegio di Napoli.

Presentazione di una relazione del deputato Sciacca della Scala.

Presidente. Invito l'onorevole Sciacca della Scala a volersi recare alla tribuna per presentare una relazione.

Sciacca della Scala. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Commissione sul disegno di legge concernente modificazioni alla legge 14 luglio 1881, n° 301, per disposizioni intese ad ottenere la distruzione della fillossera.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Annuncio d'una domanda d'interrogazione del deputato Cardarelli al ministro della pubblica istruzione.

Presidente. È giunta alla Presidenza la seguente domanda d'interrogazione:

“ Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro dell'interno e l'onorevole ministro della pubblica istruzione, per cose che riguardano la pia opera dello Ospitale degli *Incurabili* di Napoli, nell'attuazione della legge sull'adattamento delle Cliniche Universitarie di questa città.

“ Cardarelli. „

L'onorevole ministro dell'interno ha facoltà di parlare.

Depretis, ministro dell'interno. Io comunicherò al mio collega il ministro della pubblica istruzione la interrogazione dell'onorevole Cardarelli, e domani avrò l'onore di significare, se e quando saremo in grado di rispondere.

Seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1883 del Ministero della marineria.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione dello Stato di prima previsione del Ministero della marineria per l'anno 1883.

Come la Camera ricorda nella seduta di sabato furono uditi, oltre gli onorevoli interroganti ed interpellanti anche gli onorevoli deputati iscritti nella discussione generale del bilancio della marineria, che si proponevano di trattare la questione dell'industria nazionale. Rispose ad essi l'onorevole ministro della marineria; ora do facoltà di parlare all'onorevole ministro della guerra.

Ferrero, ministro della guerra. L'onorevole Bosselli nel suo splendido e dotto discorso, con forma cortese e benevole ha mosso alcuni appunti anche all'amministrazione della guerra pel modo con cui procede nell'acquisto delle provviste destinate alla difesa dello Stato. E mi ha tratto, così, direi quasi incidentalmente, a prender parte alla discussione sollevata con la sua interpellanza.

Io non entrerò nella questione generale dell'industria nazionale nei suoi rapporti economici, sociali e politici; poichè circa l'obbligo del Governo di favorire l'industria nazionale siamo tutti d'accordo, e il Ministero della guerra, come specialmente responsabile degli apprestamenti di difesa, è più di tutti interessato ad emanciparsi dall'estero, perchè su di esso pesa come un incubo la

possibilità che al momento della guerra vengano sequestrate le provviste commesse all'estero, e forse già in parte anche pagate.

Io faccio adunque i più caldi voti perchè il desiderio da tutti sentito, che s'impianti uno stabilimento siderurgico, il quale fornisca il metallo che è base di tutte le industrie attinenti alla guerra, sia tradotto in atto; ed io confido che lo sarà, se è sempre vero che volere è potere.

Frattanto il Ministero della guerra non ricorre all'estero che per quelle materie per le quali non può sopperire l'industria nazionale; tali sono, per esempio, i cerchi d'acciaio, da artiglieria, le grosse artiglierie d'acciaio, le torri e batterie corazzate, talune macchine speciali brevettate, ed alcuni materiali, che ancora non si trovano in paese, e che consistono principalmente in lamiere di ferro e di acciaio, in grossi ferri sagomati per lisce di sotto affusti; per ghise di Scozia di qualità inferiore per proiettili.

Per le altre provviste non si ricorre all'estero, senza che siano state prima esplorate le risorse dell'industria nazionale.

E per accertarci che ciò realmente si faccia, è stabilito, che ad ogni contratto proposto per essere conchiuso con fornitori esteri abbia sempre unita una relazione della direzione militare appaltante, da cui risultino dimostrate le ricerche fatte e la impossibilità di fare le provviste in paese. E non si dà corso all'approvazione del contratto che quando sia provata la assoluta necessità di ricorrere all'estero. Naturalmente questi provvedimenti si usano soltanto per quelle forniture speciali, per le quali occorre di trattare direttamente coi produttori e non già per quei materiali manufatti di uso comune, che si possono trarre tanto dal paese, quanto dal di fuori, e sui quali si può utilmente sperimentare la concorrenza. Come prescrive la legge, questi materiali si provvedono per mezzo dei pubblici incanti, ai quali possono accedere tutti quelli, che soddisfano alle condizioni stabilite dalla legge e dal regolamento di contabilità generale. Però anche per queste provviste, in cui si può esercitare la concorrenza, si preferiscono, a parità di condizioni, sempre i produttori nazionali.

Ma, ritornando alle provviste, che interessano speciali industrie nazionali e per le quali occorre di trattare direttamente coi produttori, io posso assicurare la Camera che il Ministero della guerra ricorre in larga misura alle fonti produttrici del paese stesso.

Così ad esempio, parlando soltanto dei materiali principali, provvisti negli anni 1881-82, si

acquistò il piombo esclusivamente dalle officine di Pertusola alla Spezia; si acquistò pure dalla fonderia di Siena il regolo d'antimonio; tutta la ghisa da cannone e da proiettile, che si mise in opera, si acquistò dagli alti forni di Rovere, si trasse partito dal rame delle miniere di Agordo; le officine di Donnaz concorsero ampiamente alla fornitura di ottone per più di 600,000 lire, nè si tralasciarono tentativi per aiutare talune industrie nascenti.

Così si tiene dietro alla produzione delle ghise di qualità inferiore, che servono principalmente alla fabbricazione dei proiettili. E furono sperimentate ghise di vari produttori nazionali, che inviarono i loro saggi nell'intento di sostituirle alle ghise di Scozia, che finora si usarono per tali specie di lavori, e che costano molto meno delle nostre, le quali sono molto più fine di quello che sia necessario.

Così ancora per le artiglierie si stanno facendo tentativi presso la ditta Gregorini-Glisenti per averne blocchi di acciaio da ricavarne cannoni da 12 centimetri. E si spera di riuscirvi.

All'industria privata si è ancora affidata la costruzione di nuovi affusti in lamiera. I nostri telemetri da campagna e da costa furono tutti costruiti in paese dalla ditta Salmoraghi di Milano e dall'officina Galileo di Firenze.

Fatta questa sommaria esposizione, che vale a dare un'idea dell'indirizzo che si segue dal Ministero della guerra nelle provviste che interessano l'industria nazionale, vengo ora a rispondere agli appunti fatti dall'onorevole Boselli in base ad alcuni fatti, che varrebbero, secondo lui, a dimostrare che la tendenza del Ministero della guerra, fu, almeno in passato, di rivolgersi di preferenza alle case estere, anche quando ciò non era necessario; talchè egli conchiuse doversi mutare indirizzo, perchè quello presente non è quale dovrebbe essere, per favorire l'industria nazionale. Ebbene, io credo che l'onorevole Boselli non è stato esattamente informato; ed oso sperare che, allorquando conoscerà il vero stato delle cose, egli, nella sua lealtà, porterà un giudizio più favorevole sull'andamento dell'amministrazione militare passata e presente. E di ciò sarò lietissimo, pel valore grandissimo che io attribuisco al suo suffragio in materia economica.

Come esempio di commissioni date di preferenza all'estero dall'amministrazione della guerra, l'onorevole Boselli indicò prima la provvista del *tomback*, che per il passato serviva alla fabbricazione dei bossoli per cartucce; sulla quale provvista fu fatta nel 1877 un'interpellanza dall'onorevole Compans

al ministro della guerra. In quell'occasione, disse l'onorevole Boselli, risultò chiaramente che si anteponeva l'industria estera alla nazionale senza ritrarne alcun vantaggio. Ora, dalle spiegazioni date nella seduta del 29 gennaio del detto anno, (che tutti potranno leggere a pagina 3813 degli *Atti parlamentari*) dall'onorevole Luigi Mezzacapo, ministro della guerra, risultò, secondo me, tutto l'opposto, avendo egli evidentemente dimostrato che senza ricorrere all'estero non sarebbe stato possibile di conseguire lo scopo essenziale di avere il *tomback* della qualità voluta, nella quantità occorrente, ed in tempo opportuno. Infatti, l'unico stabilimento metallurgico nazionale che allora si occupasse della fabbricazione delle lamiere di *tomback* era quello della ditta Selve di Donnaz nella valle d'Aosta. Questa ditta non riuscì da principio nel suo lodevole intento di somministrare il *tomback* adatto alla fabbricazione dei bossoli da cartucce, poi si ebbe a verificare che il metallo da essa fornito proveniva dall'estero o forse dallo stabilimento che la stessa casa ha in Altena, nella Vestfalia.

Era quindi naturale che gli stabilimenti d'artiglieria, non potendo fare assegnamento sulla sola ditta nazionale che si aveva, ammettessero al concorso anche case estere pure aggiudicando diverse partite alla ditta Selve, ma soltanto nella misura della sua potenzialità. Ora si è sostituita la lamiera di ottone al *tomback*. Se la ditta Selve si porrà in grado di fabbricare con materia prima del paese la lamiera di ottone nella quantità occorrente, l'amministrazione della guerra sarà ben lieta di accordarle, a parità di condizioni con le case estere, la preferenza, come si fa già, per esempio, pel piombo dell'officina di Pertusola. Dico a pari condizioni, perchè ciò è conforme all'ordine del giorno della Camera del 20 giugno 1882, e perchè quando vi è un solo produttore in paese, come sarebbe il caso di cui trattasi, non si può escludere la concorrenza estera, a meno di costituire un monopolio che può fare il beneficio di una casa, ma non quello dei contribuenti. Di più, avverrebbe senza fallo, come infatti è avvenuto, che l'unica casa aggiudicataria della fornitura, quando non potesse produrre agli stessi prezzi dell'estero, sarebbe la prima a far venire la merce di fuori; cosicchè il Governo l'avrebbe di seconda mano, e più cara, senza per nulla giovare alla industria nazionale.

Come ho detto, abbiamo in questo momento un esempio di fornitura fatta alla amministrazione della guerra da un unico fornitore, la fabbrica di Pertusola, della quale ho già fatto menzione. Ma

quella ditta ricava il minerale della Sardegna e fornisce il piombo ad un prezzo non superiore al minime del prezzo inserito nel *Bollettino commerciale* che comprende anche i metalli esteri.

A queste condizioni, la amministrazione della guerra è sempre disposta a trattare coi produttori, ancorchè non abbiano concorrenti in paese.

Come ricordo storico, l'onorevole Boselli parlò pure delle commissioni di cannoni e di affusti, date a carissimo prezzo alla casa Krupp nel 1880, e nel principio del 1881.

Ed io qui devo anche, a mia volta, invocare un ricordo storico, ed è: che le complicazioni politiche di quel tempo imponevano di procedere sollecitamente alla difesa delle nostre frontiere. Ora, da noi non erasi ancora intrapresa la fabbricazione dei cannoni da 12, in ghisa, cerchiati e a retrocarica; nè le nostre fonderie avrebbero potuto darci cannoni di quel calibro, nel tempo voluto.

Di qui sorse la prima idea del contratto fatto con la casa Krupp, per l'acquisto di 100 cannoni da 12, in acciaio, coi relativi affusti. Considerando poi come, anche dopo fabbricati i cannoni da 12 nei nostri arsenali, ci avrebbero fatto difetto gli affusti da assedio, dei quali da noi non era ancora stabilito il modello, e tanto meno quindi fatto l'esperimento; considerando inoltre, come per esservi molti punti della nostra frontiera non ancora protetti da opere permanenti, alla cui difesa avrebbe bisognato provvedere in caso di guerra con batterie provvisorie, per le quali occorrono affusti a ruote ossia affusti d'assedio, sorse l'idea d'acquistare in principio del 1881, altri 300 affusti d'assedio dalla casa Krupp, la quale ne possedeva già il tipo, stato sperimentato con buon esito e adottato da altre Potenze, che ne avevano date importanti commissioni.

Io credo che fu molto commendevole la previdenza del ministro d'allora che sotto la sua responsabilità prese una sì grave determinazione, della quale si sarebbe apprezzata l'assennatezza, se gli eventi politici susseguenti avessero confermato le previsioni di allora.

Ora sono compiuti gli studi per la determinazione dei tipi dei vari affusti che ci abbisognano; e non bastando i mezzi di produzione degli arsenali militari per ottenere che la costruzione degli affusti proceda di pari passo con quella dei cannoni, non si ricorre all'estero, ma si è affidata la costruzione di 50 affusti da mortai alla ditta Carrera di Torino, che fece le migliori offerte fra le 20 ditte state chiamate a concorrere.

Si stanno pure facendo delle ricerche in paese

per fare costruire 80 affusti per cannoni da 12 centimetri, per una somma di circa 320,000 lire.

L'onorevole Boselli, in terzo luogo accennò all'industria delle casse da fucili riferendo le voci sparse dai giornali, che un fabbricante di Torino il quale provvede l'Inghilterra, l'Austria, la Germania, il Wetterly e il Glisenti, sarebbe stato posposto ad un industriale svizzero, senza che questi avesse fatto prezzi migliori.

Qui evidentemente l'onorevole Boselli è incorso in un errore, poichè trattandosi di provviste che si fanno per mezzo degli incanti, non si può fare a meno di aggiudicarle al migliore offerente; nè si potrebbero escludere le case estere, quando presentano le volute guarentigie, tanto più che potrebbero sempre farsi rappresentare da commercianti nazionali.

Nè è a credersi che questa nostra industria abbia bisogno di protezione od abbia a temere della concorrenza estera, poichè si tratta di una materia che esiste in paese, e in abbondanza, e tanto che su 900,000 casse acquistate nell'ultimo decennio, 750,000 furono fornite da produttori nazionali, e soltanto 150,000 da case estere. E ciò non deve stupire, quando si sappia che il nocce della valle del Po, che serve alla fabbricazione delle casse da fucile, è riconosciuto come il più adatto all'uopo; per cui si è potuto sviluppare da noi una industria, i cui prodotti sono ricercati anche all'estero.

Per spiegare le lagnanze della casa cui alludeva l'onorevole Boselli, la quale si è creduta lesa nelle sue credute giuste pretese, è da sapersi che le casse di fucili prima di essere lavorate, devono essere liscivate e quindi essiccate; operazioni queste che non si possono eseguire che in grandi stabilimenti, perchè richiedono appositi apparecchi. Fintantochè la casa di cui si parla, era sola a possedere i detti apparecchi, niuno avrebbe potuto farle concorrenza, e le casse si pagavano assai care.

Ora trattandosi di una materia prima esistente nel paese, la cui provvista è alla portata di molti, l'amministrazione della guerra ha creduto di fare opera saggia, impiantando nelle sue fabbriche di armi di Torino e di Torre Annunziata gli apparecchi di lisciviazione e di essiccazione. Così, potendosi accettare le casse anche non liscivate, si è resa possibile la concorrenza anche ai piccoli produttori, i quali, per mezzo di capitalisti che forniscono la cauzione possono adire agli incanti.

Per tal guisa si è potuto sostituire all'industria monopolizzata l'industria diffusa, e si sono ottenuti vantaggi non piccoli nei prezzi. Perchè, in sostanza, l'operazione della lavatura e quella dell'essicca-

zione non costano al Governo che due centesimi per cassa, lo che compensa ad esuberanza lo scarto che deriva dall'accettare le casse non liscivate.

Fa una certa impressione, a prima giunta, che mentre gli stranieri acquistano da un nostro industriale le casse, noi ricorriamo ad altri. Ma è evidente che agli stranieri per approfittare della buona qualità del nostro noce, conviene prendere le casse già liscivate ed essiccate e necessariamente devono prenderle dall'unico fabbricante che le produce, perchè così si diminuisce il peso della materia, e per conseguenza il prezzo del trasporto. Ma per noi il caso è diverso non dovendo pensare al trasporto.

Finalmente l'onorevole Boselli, anche come ricordo storico, ha accennato al contratto del 16 ottobre 1880, stipulato dall'amministrazione della guerra colla casa inglese Greenwood Batley di Leeds, per la provvista del macchinario per la fabbrica d'armi in Terni.

A questo riguardo è da sapersi che le armi attuali devono soddisfare ad una condizione essenzialissima, che è quella della permutabilità delle varie loro parti. Ora ciò non si può ottenere che con gravi difficoltà per mezzo degli attrezzamenti antichi. Quindi, nell'impiantare una nuova fabbrica, si vollero introdurre i sistemi di fabbricazione automatica in uso negli altri Stati, coi quali si ottengono strumenti verificatori giunti all'esattezza del centesimo di millimetro; e ciò permette appunto che i diversi pezzi possano essere costrutti in modo da potersi facilmente permutare.

Per quanto siasi fatte ricerche in Italia non fu possibile di trovare alcuno stabilimento capace di assumere l'impresa del macchinario, offrendo sicure guarentigie. Nè ciò deve far meraviglia quando si sappia che due sole case, quando si fece il contratto, primeggiavano nella fabbricazione delle macchine di cui trattasi, l'una in Inghilterra, la casa Greenwood et Batley e l'altra in America, Pradt; e la Russia al pari di noi ricorse alla casa inglese, alla quale ricorse pure in parte la Francia; mentre la Germania si rivolse alla casa americana. Nè vale il dire che fra le 720 macchine provvedute dalla casa inglese, talune come, i torni citati dall'onorevole Boselli, avrebbero potuto essere fornite dalle nostre fabbriche, perchè la casa deliberataria responsabile dell'esito delle lavorazioni esigette l'acquisto completo del macchinario, la serie intiera dei vari pezzi, e necessariamente bisognò subire le sue condizioni.

L'onorevole Boselli si è fermato sulla condizione stabilita dall'articolo 25 del contratto, che dà fa-

coltà alla casa concessionaria di fare costruire da altri fabbricanti certi oggetti specificati per una somma inferiore a lire 50,000 italiane e aggiunse che questa fornitura avrebbe potuto farla direttamente l'amministrazione della guerra. Ora, osservo che questa condizione fu introdotta appositamente dal Ministero della guerra per obbligare il fornitore a sostituire a talune parti del suo macchinario altre più perfezionate che egli non produceva e per le quali esistevano privative.

Fu un onere anzi che gli fu imposto. È poi da notare che, fatta la provvista delle turbine e delle macchine operatrici, il rimanente fu provvisto in paese. Così si fece, ad esempio, per tutti gli alberi, cuscinetti e ordigni per la trasmissione del movimento, la cui costruzione fu affidata ad una Casa di Milano, la Casa Bosisio, la quale fece le migliori condizioni fra i vari fabbricanti nazionali.

Da quanto son venuto esponendo fin qui parmi di poter affermare con sicurezza che l'amministrazione della guerra, e per spirito di patriottismo, e perchè vi è indirettamente interessata, si è studiata e si studia di favorire l'industria nazionale. Ma per quanto essa riconosca l'importanza di questo obbiettivo, non può dimenticare che, in determinati casi, esso va subordinato ad altro scopo più essenziale, cioè quello di avere dei materiali adatti ai bisogni della difesa, e di averli in tempo opportuno, ricorrendo per ciò, ove è d'uopo, all'estero.

Io spero quindi che, dopo le spiegazioni ora date, l'onorevole Boselli vorrà dichiararsi soddisfatto.

Vengo ora a rispondere all'onorevole Sanguinetti, il quale vuole sapere se, per il lavoro degli arsenali militari, si faccia un bilancio industriale, tenendo conto delle imposte dei locali, degli stipendi del personale dirigente che figura nel bilancio ordinario, e delle pensioni che figurano nel bilancio del Tesoro.

Ebbene, io soddisferò al suo desiderio, dichiarando che, senza tener conto dei fattori suddetti, il costo dei fucili è attualmente di lire 54 56; e che tenendo conto dei locali, del macchinario e del personale, si dovrebbe aumentare il prezzo del fucile di lire 3 44. Quindi il costo del fucile, tutto compreso, salirebbe a lire 58. Osservo poi che, una volta cominciata la fabbricazione dei fucili nel nuovo stabilimento di Terni, coi nuovi metodi, si presume di ottenere un risparmio di circa lire 10 nella fabbricazione. Qui, in questo valore industriale, non si è tenuto conto della imposta, per la quale mi mancano i dati; ma ad essa fa compenso il guadagno cui ha diritto l'industriale, e che per il Governo è nullo. Perciò non vi può essere gran di-

vario fra il prezzo dei fucili forniti dall'industria privata e quelli fabbricati negli arsenali.

Ma comunque, io voglio ammettere che al giorno d'oggi l'industria privata possa offrire fucili ad un prezzo minore di quello che costano al Governo. Ma ciò non sarebbe una ragione perchè il Governo dovesse chiudere le sue fabbriche.

Ed invero crede proprio l'onorevole Sanguinetti che allorché il Governo avesse chiuso le sue fabbriche, gli industriali offrirebbero ancora i prezzi che offrono oggi? Essi sarebbero padroni del campo, offrirebbero i prezzi che vorrebbero, e noi dovremmo sottostare alle loro pretese; poichè tenuto conto dei grandi mezzi che si richiedono per l'impianto di simili stabilimenti, quegli industriali non potrebbero essere tanto numerosi da potersi far concorrenza; e pur troppo noi sappiamo quello che ci costa il passare per case estere, come Krupp, Gruson, Armstrong, le quali esercitano un monopolio incontrastato, quantunque abbiano le loro tariffe, le quali sono per noi come per tutti gli altri. Inoltre il Governo non potrebbe dispensarsi dall'istituire presso le fabbriche stesse un apposito personale di sorveglianza ed icollaudazione; e perchè l'una e l'altra riescissero efficaci richiederebbero forse un personale tecnico non inferiore, numericamente, a quello delle direzioni attuali. E queste spese andrebbero in aumento al prezzo dei lavori fatti dall'industria privata.

Non potrebbe poi affidare interamente all'industria privata la fabbricazione delle armi, poichè il Governo dovrebbe sempre tenere uno stabilimento per formare il personale di sorveglianza e di verifica, e per tener dietro ai progressi che si vanno continuamente facendo. Inoltre, non bisogna escludere il caso che una industria privata venga per eventuale circostanza a fallire; e in questo caso ci troveremmo anche in momenti di urgente bisogno privi delle armi commesse, e dei mezzi di farle. Il fatto è che tutte le Potenze, anche quelle dove l'industria nazionale ha molto maggiori risorse di quello che abbia da noi, hanno le loro fabbriche d'armi. Fa solo eccezione l'Austria, ma non credo che il suo sia esempio da imitarsi.

Io spero che l'onorevole Sanguinetti vorrà apprezzare queste mie considerazioni, e convenire che esse hanno il loro valore. Vede dunque che la sua proposta, che certo in astratto è seducente, incontrerebbe non lievi difficoltà ad essere attuata.

E con questo ho finito.

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

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Onorevoli

collegli. L'egregio mio amico Boselli, nel suo eruditissimo discorso sulle industrie nazionali, percorse, quantunque in linea secondaria, anche il campo dei lavori pubblici, specialmente per ciò che riguarda i rapporti delle ferrovie con le industrie medesime. Egli lo fece con tal sentimento di benevolenza a mio riguardo, che la prima risposta che a lui debbo, è quella di un sentito ringraziamento; ringraziamento che estendo con uguale espansione agli altri egregi colleghi Sanguinetti, Elia e Nervo, i quali benchè incidentalmente, parlarono anch'essi sopra i rapporti delle costruzioni ferroviarie con la industria nazionale.

Mentre li ringrazio delle loro benevole parole, debbo anche dichiarare, che le riterrò come un incoraggiamento, per proseguire in quella via che riscosse, se non in tutto, almeno in gran parte, la loro approvazione.

Però, dopo quello che io esposi nella seduta del 13 di febbraio, in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici, appunto in rapporto alle industrie nazionali, poco avrò da soggiungere; perchè non voglio ripetere alla Camera le stesse cose a sì breve distanza.

Riassumendo, io dissi allora, che a tutto l'anno corrente furono date in commissione per le ferrovie italiane, e in massima parte per quelle dello Stato, 388 locomotive, 850 vetture, 5714 carri da merci, per il complessivo valore di 69 milioni; nella qual somma sono compresi circa 6 a 7 milioni di commissioni date da società private, sempre ferroviarie, sovvenute o non sovvenute dallo Stato. Rammentai pure, quel che ebbe già la cortesia di rammentare l'onorevole Boselli, quali altre commissioni furono date all'industria nazionale e in quanta parte, sia per costruzioni nuove di ferrovie, sia per costruzione di strade ordinarie. Sicchè a questo riguardo io non credo di dover nulla ripetere, rimettendomi al processo verbale della seduta ricordata del 13 febbraio.

L'argomento dell'industria nazionale nei suoi rapporti colla costruzione e coll'esercizio ferroviario è però di tale importanza, che reputo non sarà discaro se soggiungerò qualche altro dato, perchè si possa misurare più completamente ed esattamente il campo sul quale il ministro dei lavori pubblici nel futuro potrà operare in vantaggio dell'industria nazionale medesima.

Nell'ultimo quadriennio, (non parlo del quadriennio precedente o degli anni ancora più indietro, perchè i paragoni non potrebbero farsi, essendosi mano mano aumentato il numero dei chilometri di ferrovia messi in esercizio, e perchè i

mezzi di cui l'amministrazione disponeva allora non raggiungevano la metà di quelli di cui per volontà del Parlamento, ha potuto disporre l'amministrazione presente in questo quadriennio, dico, 1879-1880-1881-1882 per le quattro grandi reti ferroviarie più per quelle Sarde e Venete si è costituito per 62,410,200 lire di materiale mobile.

Di questa somma, circa 40 milioni sono stati affidati all'industria nazionale, gli altri 22 milioni e mezzo circa furono affidati all'industria straniera; ma questa somma di 22 milioni, è quasi tutta composta di locomotive, meno una parte di veicoli commessi dalla società delle Meridionali e dalla società delle ferrovie Sarde.

Ma vi è una grande massa di lavori di altro genere che si eseguisce, sia per nuove costruzioni, sia per l'esercizio delle strade ferrate. Questi lavori consistono in ruotaie, in accessori e meccanismi fissi, ruote, molle, caldaie e simili, tettoie e ponti. Ora, perchè la Camera possa farsi un concetto della massa di spese che a questo riguardo s'incontrano per le ferrovie italiane e come vengano ripartite in rapporto all'industria nazionale, io mi permetto di accennare che nell'ultimo quadriennio noi abbiamo importato dall'estero 322,800 tonnellate di ruotaie in acciaio per l'importo di 66,561,500 lire; e non abbiamo speso un solo soldo in Italia, imperocchè tutti sanno che in Italia non si fabbricano le ruotaie in acciaio. E negli accessori e nei meccanismi fissi si sono spese 12,475,500 lire all'estero e 28,817,000 lire all'interno. Vengono poi le molle, le ruote e le caldaie per le quali, sempre nel quadriennio, furono spese 20,033,900 lire all'estero e 5,040,500 lire all'interno.

Qui prego la Camera ancora di osservare, che la grande differenza fra la spesa fatta all'estero e quella fatta in Italia proviene dalle molle e dalle ruote che nessuna delle nostre fabbriche, commercialmente parlando, costruisce in Italia.

Poi vengono le tettoie e i ponti per i quali si spesero 310,600 lire all'estero, 3,724,200 all'interno.

Riassumendo quindi, per materiale mobile, ruotaie, accessori, meccanismi fissi, molle, ruote, caldaie, tettoie, ponti e ponticelli e simili, le grandi società ferroviarie, e lo Stato per le sue forniture di nuove costruzioni, in questi quattro anni hanno speso 199,373,400 lire, delle quali 122,250,800 all'estero e 77,122,600 all'interno.

Le spese dunque che si fanno per le ferrovie

italiane all'estero superano di gran lunga quelle che si fanno in Italia, ma richiamo l'attenzione della Camera sopra il fatto che in questa spesa di quasi 200 milioni, 66 milioni e più riguardano le ruotaie, 20 milioni all'incirca le molle e ruote, 15 o 16 milioni le locomotive.

Per conseguenza da queste cifre la Camera potrà rilevare quale avvenire possa avere fra noi l'industria delle costruzioni meccaniche che si attengono alle nuove ferrovie.

L'onorevole Boselli incidentalmente ricordò, che noi avevamo bisogno di circa 140,000 tonnellate di ruotaie in un anno, ma egli già fece osservare come io desumessi quella cifra, relativamente al 1882, dalla statistica delle esportazioni ed importazioni pubblicata dalla direzione generale delle gabelle, dove sta scritto che nell'anno 1882 furono importate in Italia per ferrovie 133,267 tonnellate di ruotaie.

Ma qui io ho ricordato la cifra di quattro anni in 302,800 tonnellate; il che non vuol dire nemmeno che questa quantità di ruotaie potrà dare una media costante per un lungo numero d'anni. Io penso che per otto o dieci anni, noi avremo bisogno in Italia di provvedere forse 40 o 50 mila tonnellate di ruotaie all'anno, come porto anche opinione che un 20 mila tonnellate di ruotaie bisognerà provvederle mediamente in avvenire.

L'onorevole Boselli trattò la questione della costruzione delle locomotive e, se ben ricordo, disse, presso a poco, essere sua opinione che in Italia qualche cosa di più si possa fare per la costruzione delle locomotive. Io non contesto; divido anzi la sua opinione, che qualche cosa di più si possa effettivamente fare.

Ma lo prego di considerare, che la sola vera officina che costruisca locomotive è lo stabilimento di Pietrarsa, il quale è in condizione di fornire, come fornisce, 25 o 26 locomotive all'anno e non più. Aggiungo, che non desidero nemmeno che possa aumentare la sua produzione, giacchè vorrei gli stabilimenti nostri si regolassero sopra una misura, che potesse essere costante per la fornitura ad essi attribuita. È vero, come parmi aver detto altre volte alla Camera, che noi anche a condizioni normali, quando possederemo fra pochi anni 2000 e più locomotive, avremo forse bisogno per le nostre ferrovie di 50 locomotive all'anno.

Ma a questo proposito debbo esporre un'opinione, che non sarà certo sospetta verso la industria nazionale.

Io credo che ci siano alcune cose, le quali non sono assolutamente naturali al nostro paese, come

non è, per esempio, naturale ad altri paesi la produzione degli aranci: credo cioè che difficilmente noi potremo competere coll'estero, utilmente parlando, in materia di costruzione di certe grandi macchine e forse anche di certelocomotive speciali; ma mi affretto a soggiungere essere mia ferma opinione che un paese di 28 milioni di abitanti debba sapere e potere fare in casa propria qualunque macchina, qualunque costruzione che riguardi specialmente le strade ferrate. E dico ciò, perchè penso che in un paese di 28 milioni di abitanti debba esserci almeno uno stabilimento capace di fornire anche le più perfette locomotive, e di fornirle in modo permanente, costassero pure qualche migliaio di lire di più.

Lo stabilimento di Pietrarsa, che ne fa venticinque, io vorrei che fosse assicurato (e credo lo sarà, se non lo è già completamente) in maniera da non lasciare alcun dubbio che le sue produzioni possano competere con qualunque altro stabilimento di Europa.

Dissi che non ci è che lo stabilimento di Pietrarsa, il quale costruisca locomotive: peraltro anche le officine dello Stato, le officine di riparazioni, possono costruirne; e le costruiscono, ma per qualche caso eccezionale; trasformano piuttosto qualche locomotiva già stata lungo tempo in servizio, o maleconcia per urti ricevuti.

Ma, o signori, quando io parlo di stabilimenti di costruzione di locomotive, intendo parlare di quelli che ne fanno la sostanza del proprio lavoro, non di quelli che incidentalmente ne possono costruire una, due, anche tre.

Equi ricordo, ciò che disse opportunamente l'onorevole Bozzone, quando osservò che in qualunque officina nostra si potrà costruire una serratura, ma costerà 10 lire, mentre le officine, che non fanno altro che serrature, le possono vendere a 3 lire.

Dunque in Italia finora non vi è che lo stabilimento di Pietrarsa che possa considerarsi come un vero e proprio stabilimento per costruzione di locomotive.

Vi è anche la casa Ansaldo, che ha costruito, e sa costruire locomotive tanto bene come si costruiscono a Pietrarsa; ma la base del suo lavoro non è veramente quella delle locomotive: essa si occupa più particolarmente di costruzioni marittime.

Ora ne avviene, che per la Casa Ansaldo, il lavoro delle locomotive è piuttosto un lavoro di soccorso, un lavoro di riserva, e questo fa sì che quello stabilimento non possa trovarsi quasi mai in condizione da poter soddisfare ai suoi impegni

in ordine al tempo. Questione gravissima codesta, perchè anche le società esercenti una ferrovia debbono pur contare di poter avere gli strumenti dei quali abbisognano senza una perdita troppo lunga di tempo.

Ricorderò a questo riguardo che due anni fa quando io stava trattando la fornitura di una grossa partita di materiale ferroviario, la direzione dello stabilimento Ansaldo, invitata da me a dichiarare se desiderava costruire locomotive per lo Stato, ebbe lealmente a dichiarare che per tutto l'anno 1882 non avrebbe potuto consegnarne alcuna, e di nessuna si incaricò. Gliene erano già state commesse dodici, e di queste due appena saranno consegnate fra due o tre mesi. In quanto alle altre dieci, sarei contento di averle alla fine del 1883, vale a dire un anno e mezzo dopo il tempo sul quale si avea ragione di contare. Ora in queste condizioni non si costruiscono nè locomotive nè macchine d'altra specie.

Ciò non dico per infliggere un biasimo a quello stabilimento. Lo ripeto, gli stabilimenti che non fanno fondamento del proprio lavoro una data costruzione, non possono considerarsi nei rapporti colle ferrovie come stabilimenti di costruzione di quelle date macchine; e qui parlo di locomotive. Credo che anche la Casa Cerimedo, abbia costruito due o tre locomotive date per commissione, ma credo che essa non possa considerarsi per ciò come Casa di costruzione di locomotive; perchè, lo ripeto ancora una volta, ci sono molti stabilimenti in Italia che possono fare una locomotiva, ma la possono fare per mandarla all'esposizione; e ciò non significa che sieno veri stabilimenti di costruzione di locomotive.

Dato dunque un assetto completo allo stabilimento di Pietrarsa, noi avremo assicurato la costruzione permanente ed indiscutibilmente buona della metà delle locomotive che in modo continuo occorrono per l'esercizio delle nostre ferrovie. Resta la metà circa del lavoro che potrà a noi occorrere; e questo può essere il campo su cui impiantare altre officine, ma ad una condizione, che possano dare il lavoro a un prezzo quasi normale. Imperocchè, per uno, per due, per dieci anni, lo Stato può e deve fare anche un sacrificio; ma non lo può fare permanentemente, senza pretendere di volere far sorgere delle produzioni che non sono naturali al suolo.

E qui, poichè ho ricordato lo stabilimento di Pietrarsa, non posso a meno di rilevare, non per me, ma per la verità delle cose, una notizia che ebbi a leggere sopra la *Gazzetta del Popolo* di Torino, del 19 marzo 1883, cioè di un mese fa. A Torino,

fu tenuto un comizio di operai, per occuparsi del lavoro nazionale. Lodevolissimo intendimento; ma, a proposito delle costruzioni delle locomotive, io lessi, con grande dolore, una dichiarazione fatta da un egregio operaio, certo per inesatte informazioni, che suonava così: " Lo stabilimento di Pietrarsa, nato apposta per la difesa del lavoro nazionale, non verserebbe in così deplorabili condizioni, se il Governo vi avesse rivolto lo sguardo. „ Or bene, o signori, io non credo di esser sospetto verso la classe operaia, alla quale mi son sempre onorato di appartenere; ma deploro molto, sia pure per inesattezza di informazioni, che si lascino diffondere codesti falsi apprezzamenti dell'opera del Governo, chiunque siasi che vi si trovi, e di quella del Parlamento.

Io avevo pur detto alla Camera, nella stessa seduta del 13 febbraio, che " con la legge del 1878 fu assicurata la vita dello stabilimento di Pietrarsa, a beneficio di un migliaio di famiglie le quali credo non abbiano avuto un giorno solo d'interruzione di lavoro, perchè solamente per conto dello Stato lo stabilimento di Pietrarsa in questi tre anni e mezzo ha avuto più di 10 milioni di lavoro. „

Ebbene, o signori queste parole io le ho pronunziate davanti a voi, non solo, ma davanti a molti deputati dell'illustre città di Napoli, nelle cui vicinanze si trova lo stabilimento di Pietrarsa; e non credo, che ad alcuno passi per la mente di smentirle nella minima parte. Io ripeto queste cose perchè è bene che si sappia che certe inesattezze sono nocive al giusto apprezzamento delle nostre condizioni, anche rispetto al lavoro nazionale.

Lo Stato potrà avere ancora qualche cosa da fare, per lo stabilimento di Pietrarsa, ma sarà qualche sacrificio per perfezionare le macchine ed il lavoro, ma rispetto al guadagno degli operai non v'è certamente nulla da aggiungere a tutto quello che è stato fatto fino ad ora.

Mi auguro che in avvenire possa essere assicurato a quello stabilimento il lavoro in modo permanente, come gli è stato assicurato dal 1878 fino ad oggi.

Continuando sulle orme del discorso dell'onorevole Boselli, debbo rilevare quello che egli disse rapporto ad un'altra officina, cioè, all'officina ausiliare di Torino, la quale costruisce veicoli ferroviari. L'onorevole Boselli disse testualmente così:

" Però vi è ancora qualche cosa da fare, onorevoli Baccarini. Veda: sono pochissimi giorni che io ho visitato uno stabilimento di questo genere a Torino (è quello ausiliare delle ferrovie italiane), nel quale non vi è in questo momento un solo carro destinato alle ferrovie dello Stato. Ed esso può dare 1000 carri da merci all'anno. „

Io, naturalmente, sono lontanissimo dal contestare la verità di quanto ha asserito l'onorevole Boselli...

Boselli. È ciò che mi hanno detto.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. ... È vero, è verissimo, e io direi quasi che mi compiaccio di sapere che l'officina non ha un solo carro da costruire per lo Stato, perchè ciò mi prova che ha adempito a tutte le commissioni ricevute.

Nel 1881 dopo che io ebbi ottenuta dal Parlamento la facoltà di valermi dell'industria privata, (ciò avvenne se non erro colla legge del 23 luglio 1881) senza più oltre preoccuparmi dell'industria straniera, io aveva modo di far costruire colle anticipazioni consentitemi dalla legge, oltre le commissioni già date in precedenza coi fondi dei rispettivi anni fino al 1879, aveva modo, dico, di far costruire 2258 veicoli per l'amministrazione dell'Alta Italia, senza parlare delle locomotive. Era allora il momento in cui io mi occupava assai di assicurare alle nostre fabbriche queste costruzioni di veicoli ferroviari, e siccome era evidente che l'indire un'asta anche solo tra le fabbriche nazionali, avrebbe condotto a questo, di dare cioè troppo lavoro ad una sola, colla sicurezza di non avere in tempo, o avere in tempo lontanissimo la fornitura, così io ho proceduto in questo modo. Ho fatto una gara fra le officine esistenti allora (poichè di quelle venute poi non poteva tenerne naturalmente conto) dividendo la metà dei veicoli da costruire in tanti lotti, dei quali il deliberatario a prezzo migliore aveva diritto ad una sola commissione: di più riserbava una parte di questi veicoli da distribuire alle Case che non fossero risultate deliberatarie, alla condizione che li costruissero allo stesso prezzo.

E ciò ho fatto d'intesa coi rappresentanti delle case medesime, perchè, quasi regolandomi coi poteri del *pater familiae*, ho chiamato le officine di Savigliano, le case Grondona, Miani e Venturi, la società veneta, l'impresa industriale italiana, i fratelli Diatto, il Cerimedo e la società ausiliaria. Stabilito il prezzo pel concorso fra di loro, fu fatta la divisione del lavoro, e si procedè nel seguente modo.

Vollì da loro la dichiarazione di *buonafede* che ciascuno avesse assunto quella quantità di veicoli che avrebbe potuto consegnare in un determinato tempo; poichè era inutile che si procurassero un lavoro che in quei due anni, stabiliti, non avrebbero potuto fare, salvo a dargliene altro in futuro, giacchè, come dirò più tardi, noi abbiamo i mezzi ancora per parecchi anni di fornirne loro. Ebbene, la distribuzione di questi 2,258

veicoli fu fatta d'accordo tra di loro, e ne furono assegnati, all'officine di Savigliano, 395; al Grondona, 395; al Miani e Venturi, 464; alla società veneta, 165; all'impresa industriale italiana, 344; ai fratelli Diatto 144; al Cerimedo, 125; alla società ausiliaria, 124. Ho qui il contratto, colle loro firme in data del 28 ottobre 1881.

Che cosa ne risulta da ciò? Che se la società ausiliaria ebbe da costruire soltanto 124 veicoli, vuol dire che aveva lavori, e non poteva assumere altri, oppure che allora non era in condizione di fare quei mille carri all'anno, di cui parlava l'onorevole Boselli. Forse li potrà fare in avvenire; ma allora non pare li potesse fare. Questo fu fatto di pieno accordo fra di loro; e se oggi non ha più un carro, lo ripeto, me ne congratulo, poichè vuol dire che ha finito la sua commissione. Sarà mia cura di darle altre commissioni.

E qui debbo ancora soggiungere che di quei 2258 veicoli distribuiti fra i diversi stabilimenti, una parte, come ho detto prima, di 1045 fu tenuta per darla in fornitura a coloro i quali o più presto avessero finito la loro commissione, o le commissioni che avevano anteriormente; o che verrebbero messi in condizione di poter somministrare maggior quantità di lavoro. Ritengo però che più di quel numero non possano toccare alla casa ausiliaria di Torino, perchè la sua quota totale era convenuta in 124. Ma ho detto già nella seduta del 13 febbraio che noi abbiamo da costruire i veicoli per i 6000 chilometri delle nuove costruzioni ferroviarie, o meglio noi abbiamo disponibili 60 milioni in 7 od 8 anni per costruzione di veicoli ferroviari. Aggiunsi allora e ripeto adesso che sto facendo la seconda edizione di quella specie di contratto dell'81 per la distribuzione di un'altra partita di lavoro di almeno 15 milioni, contratto che sarà fatto in questi giorni, e sarà fatto nello stesso modo press'a poco, salvo una variante forse che se non applicherò subito, l'applicherò presto, ed è questa: finchè si tratta di avere uno stabilimento di costruzioni qualunque, bisogna dargli anche del lavoro, distribuito come si è fatto nel 1881; ma bisogna anche che le nostre fabbriche quando cominciano ad essere già una diecina, si mettano esse in condizione di poterselo procurare questo lavoro. E mi spiego meglio. La prima volta si è fatta la concorrenza per i prezzi, poi una partita di lavoro è toccata a tutti allo stesso prezzo minore fatto dal deliberatario.

Ora ci sarà un'altra cosa da fare, quella di limitare la concorrenza alle case nazionali, ma lasciarlo anche in libertà di procurarsi una maggiore o minore quantità di lavoro secondochè la loro produ-

zione sarà ritenuta migliore o peggiore di un'altra; imperocchè, o signori, altro è secondo me, aiutare l'industria privata, ed altra cosa è il fare invalere l'opinione che il governo debba distribuir lavoro ad ogni costo, anche a 50 case a cui piacesse di venire a domandare la costruzione di due carrozze; locchè vorrebbe dire una protezione a rovescio.

Io ebbi occasione di dichiarare ai costruttori dei veicoli ferroviari a Savigliano due anni fa, quando ebbi l'onore di assistere ad una specie d'inaugurazione di quelle splendide officine, che sarebbe stato un errore, se le fabbriche per la costruzione dei veicoli fossero sorte come i funghi, in vista di un lavoro che si presentava facile per un certo numero d'anni, ma che fra dieci o dodici anni non potrebbe mantenere le stesse proporzioni. Io dissi allora, che essi potevano contare sopra dieci milioni per lo meno all'anno per dieci anni, e forse qualche cosa di più; perchè bisogna contare tutte le forniture che occorrono alle tramvie, alle società private di ferrovie economiche ecc. Ma ad ogni modo per conto dello Stato potevano calcolare sopra dieci milioni almeno di costruzioni di veicoli. Soggiunsi ancora, che a me pareva che sarebbe stato un beneficio per l'Italia che sorgessero robustamente tante officine di costruzione di veicoli quante bastassero a coprire largamente i bisogni futuri e permanenti, e dissi anche essere mia opinione che, per le ferrovie dello Stato, sarebbero occorsi ogni anno all'incirca 2500 veicoli.

Ora io faccio voti che si impianti non solo, come si è già impiantato, ma che prenda piede fermo quel tal numero di officine che basti a soddisfare i bisogni dell'esercizio ferroviario in modo permanente, calcolando naturalmente su quel certo aumento di lavoro concorrente in coteste officine, perchè qualche cosa di diverso lo potranno anche fare: carrozze cioè, carri privati, ecc. Ma non desidero che si moltiplichino in modo che poi qualche una debba rimanere, per anemia, distrutta dalle altre.

Ad ogni modo, l'interesse dello Stato è quello di assicurare il lavoro all'industria nazionale. Quanto al costo, bisogna che gl'industriali ci pensino un po' da sè stessi sia col perfezionare i loro lavori, sia col ridurre i prezzi in maniera, che non sempre si abbia da dire quello che si dice già, che i veicoli costruiti da noi sono più cari di quelli che lo sieno all'estero anche a condizioni quasi consimili, sia insomma col ricordarsi del proverbio *“aiutati che Iddio ti aiuta.”*

L'onorevole Boselli parlò della costruzione delle ruote, delle molle, e delle rutaie; e quanto alle ruote disse: “Io so che nelle officine delle ferro-

vie dell'Alta Italia in questo momento si fanno delle ruote per locomotive, le quali soddisfano alle condizioni tecniche ed economiche di una buona fabbricazione. Così per le molle non è possibile creare l'industria nazionale? Io ho letto nei giornali che il Tassara di Voltri si prepara a questa lavorazione; a questo scopo io penso, che se ciò è vero, sia stato il ministro Baccarini che ve lo ha spinto, e confido in questo caso che per le ruote e per le molle, e dovunque si manifesterà il lavoro nazionale, egli introdurrà quel suo sistema di lavori complessivi, continuati e sicuri che deve dare ottimi frutti. »

Ebbene, quanto al costruirsi nelle officine dell'Alta Italia delle ruote per le locomotive è un fatto, ma non mette in essere nulla rispetto alle forniture generali, perchè, ripeto, nelle officine dello Stato si fa qualunque lavoro, ma non è uno di quei lavori che possa essere prodotto in condizioni di concorrenza coll'estero non solo, ma neanche a condizioni un po' più onerose. Io dissi già altra volta che mi sono sforzato, e mi sforzo di incoraggiare degli intraprenditori perchè nasca una almeno delle officine per la costruzione delle ruote, ed anche delle molle, e non mi rendo conto nemmeno, come con tanta sicurezza di largo lavoro non debba trovarsi una società la quale abbia il coraggio di impiegare i propri capitali in una di queste officine. Basta pensare che noi abbiamo ormai 40 mila veicoli in giro, che vuol dire 160 a 170,000 e forse più ruote in giro continuo, per vedere quanta sicurezza di lavoro può avere davanti a sé una officina di costruzione di ruote e di assi di locomotive, come di molle.

Quanto alle ruote, finora l'arcobaleno non è apparso: per le molle; quel che dice l'onorevole Boselli dell'officina del Tassara di Voltri è in parte vero, ed io me ne sono grandemente consolato. Il 24 marzo, quando io non pensava più a nulla di questo, e quasi ne disperava come per le ruote, ricevetti una lettera del signor Filippo Tassara e figli di Voltri, così concepita:

« La ditta sottoscritta, memore di quanto l'Eccellenza Vostra disse più volte alla Camera dei deputati, senza nulla domandare, si arrischiò ad impiantare una fabbrica di molle, capace di fornire tutte le molle che occorreranno in Italia e, liberarla così definitivamente dall'industria estera per questo importante articolo.

« L'usina comincerà a funzionare regolarmente, ed ho la compiacenza di constatare che nel suo funzionamento forma l'ammirazione di quanti ingegneri distinti vennero a visitarla.

« La sottoscritta nulla domandò, quando dovette sobbarcarsi all'ingente spesa, nella speranza che una volta che essa fosse in grado di produrre le molle, avrebbe potuto ottenere delle forniture dalle ferrovie che dall'Eccellenza Vostra dipendono. »

E qui soggiunge, che essendosi presentato a Milano per chiedere la fornitura delle molle, gli fu risposto che vi erano le aste a cui avrebbe dovuto concorrere; e naturalmente questo costruttore espone, che se dovrà concorrere con le fabbriche estere, molto più antiche, molto più sistemate, ed i cui capitali sono già, in tutto od in parte, ammortizzati, difficilmente potrà rimanere deliberatario. Domanda insomma un qualche trattamento di favore per una fornitura di lavoro. Io mi sono affrettato naturalmente a domandare a Milano, se e che cosa potesse farsi in profitto di quella fabbrica, ed ho chiesto che facciasi verificare la qualità di lavoro per potersi fare un criterio esatto della produzione non solo in riguardo alla quantità ma anche riguardo alla qualità. Di più ho disposto che si mandi una Commissione di tecnici perchè facciano anche dei materiali esperimenti sulla elasticità e resistenza di quelle molle.

Se realmente la fabbrica sarà impiantata in condizioni da poter fornire molle non solo in abbondanza, ma specialmente in buona qualità, tale da far concorrenza alla qualità estera, può star sicuro l'onorevole Boselli, almeno finchè sarò ministro io, che il lavoro sarà assicurato a quella nuova fabbrica.

Dico specialmente in qualità, o signori, essendo la questione delle molle di molta importanza e delicatezza, imperocchè la rottura di una molla può produrre disgrazie infinite nelle corse dei treni.

Per questa parte io credo che l'onorevole Boselli si troverà per ora soddisfatto delle mie dichiarazioni.

Boselli. Perfettamente.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Quanto alle rotaie è una questione che resta ormai coinvolta coll'istituzione di uno stabilimento metallurgico, e resto sorpreso, che ancora non sia stato impiantato perchè la quantità di rotaie che occorrerà permanentemente e più per un certo numero di anni dovrebbe invogliare all'impiego di capitali in codeste costruzioni; ma il non presentarsi nessun intraprendente di questo genere in un paese così vasto come l'Italia, e con tanta previsione di lavoro che può dirsi assicurato, fa dubitare sempre che sia una di quelle costruzioni molto difficile a potersi impiantare nel nostro paese colla sicurezza di concorrere a condizioni eque colla produzione estera, non solo per qualità, ma per prezzo.

Ma ripeto: io m'auguro che possano sorgere stabilimenti i quali possano essere posti in condizione da fornire al paese le ruotaie di acciaio ed altri pezzi di questo genere che occorrono all'esercizio delle ferrovie.

E qui mi conviene di entrare in un argomento toccato egualmente dall'onorevole Boselli, e di entrarvi con molto rincrescimento. È quello riguardante le forniture fatte all'estero dalla società delle Ferrovie Meridionali.

L'onorevole Boselli ha avuto ragione di richiamare l'attenzione del Governo sopra un fatto reso notorio per i pubblici diari dalla stessa amministrazione della società delle Meridionali. Premetto che i direttori tecnici delle Ferrovie Meridionali, sono uomini degnissimi della stima, sotto tutti i rapporti, di chiunque sieda a questo banco. Ma l'interesse pubblico bisogna pur trattarlo indipendentemente anche dalla stima che si ha delle persone incaricate di dirigere le amministrazioni.

La società delle Ferrovie Meridionali, per l'articolo 11 della legge del 1862, aveva questi obblighi: " La Società ha l'obbligo di fondare in Napoli un grande stabilimento, nel quale si possa costruire la metà almeno di tutte le locomotive e di tutto il materiale circolante necessario all'esercizio delle strade ferrate napolitane, per quanto i termini fissati per il compimento delle medesime saranno per consentirlo. Compiuta la rete delle strade contemplate nella concessione, dovrà essere fabbricato nel predetto stabilimento tutto indistintamente il materiale circolante che verrà richiesto per i successivi aumenti e rinnovamenti del medesimo. "

A cotesto obbligo, come tutti sanno, la società non ha mai adempiuto rispetto alla istituzione delle officine; peraltro giustizia vuole che si dica che, come ricordò già l'onorevole Boselli, fino al tempo della direzione del compianto Bona, gran parte del materiale circolante fu fatto costruire nello stabilimento di Pietrarsa, o in altre officine nazionali. Siccome però è bene essere schietti in tutto ciò che riguarda i rapporti del Governo con certe grandi società dirò, che vedute le difficoltà che s'incontravano a fare adempiere quegli obblighi, qualunque fosse la ragione che impedisse alla società di eseguirli; quando ebbi a trattare con la società delle Meridionali le modificazioni alle convenzioni per variare la scala mobile, uno dei punti che mi preoccupò fu quello di assicurare all'industria nazionale la costruzione dei veicoli.

E perciò, ad onta di quel patto, non bastandomi di richiamarlo genericamente come era espresso, appunto per le difficoltà che aveva in-

contrato, stabili con la società medesima quest'altro patto, incluso all'articolo 5 della convenzione, che fu approvata dal Parlamento, e sanzionata con legge 23 luglio 1881.

" Articolo 5º. Alle nuove linee che saranno costruite dalla società verranno applicate per tutta la durata della costruzione le disposizioni dell'articolo 41 del capitolato annesso alla convenzione approvata con la legge 21 agosto 1862, in forza della quale resta accordata alla società la introduzione nel regno, in franchigia di dazio, del materiale d'armamento, del materiale fisso e meccanismi di ogni specie, delle travate metalliche ed altre opere simili, nonchè del materiale mobile, che sia per occorrere per la costruzione e l'esercizio delle stesse linee, semprechè sia provato che gli stessi materiali non si possano avere ad egue condizioni all'interno.

" S'intenderà inoltre stabilito che per favorire la industria nazionale saranno introdotte in franchigia le materie prime occorrenti importate dall'estero. "

Dopo un patto così chiaro ed all'indomani del patto stesso, nessuno certo, ed io meno di tutti, che avrei avuto diritto a qualche maggiore riguardo, parmi, niuno certo, poteva aspettarsi che la società delle meridionali facesse il lavoro inverso; cioè, che mentre prima pur qualche cosa faceva costruire, dei suoi veicoli, in Italia, li facesse poi tutti costruire all'estero, subito dopo approvata la surricordata legge. E siccome nella convenzione esisteva un altro articolo, che l'obbligava dentro un anno ad aggiungere al suo materiale almeno 500 carri nuovi, la società commise all'estero i 500 carri, non solo, ma ne acquistò 200 già bell'è costruiti; e ciò senza preoccuparsi della costruzione nelle officine nazionali, e senza nemmeno darne avviso al Governo, che pur, mi pare, dopo il patto esistente, aveva diritto ad esserne prima informato. Chieste spiegazioni, fu accampata la necessità di eseguire immediatamente il patto della fornitura in un anno dei 500 vagoni, e fu accampata la impossibilità nelle fabbriche italiane di provvedere a questo bisogno, stante le commissioni, che io stesso per l'Alta-Italia aveva largamente date per quel tempo alle nostre fabbriche. Ed era vero che difficilmente le nostre fabbriche in un anno avrebbero potuto costruire questa sovrappiù di 500 vagoni e peggio ancora di 700.

Io però reclamai presso la società delle Meridionali per la commissione, quantunque, eccezionale, data all'industria estera, senza prevenzione nè alle fabbriche nostre, nè al Governo. Ma disgraziata-

mente due o tre mesi fa venne al mio orecchio che altre commissioni erano state date all'industria estera. È naturale che io domandassi nuove spiegazioni di questa procedura, per me inconcepibile, dopo una convenzione così recente e precisamente nell'epoca in cui le nostre officine di costruzione di veicoli erano in condizione di fornire largamente qualche centinaio di vagoni in più. Ed il fatto accennato dall'onorevole Boselli, che l'ausiliare di Torino può dare mille carri all'anno, e che non ne ha uno da costruire, è già una prova che l'allegata impossibilità di fornire in un certo tempo un qualche centinaio di vagoni, non ha alcun valore.

Io chiesi pertanto alla Società delle meridionali una spiegazione chiara e netta del suo procedimento, e la prova di avere almeno tentato con qualche fabbrica italiana di ottenere a condizioni eque il materiale commesso all'estero. Spiacemi di dover dichiarare che per tre volte sono tornato a chiedere delle spiegazioni, ma che non ne ebbi finora che due; una non ammissibile, che è quella che, se si fossero rivolti alle officine nazionali, erano sicuri di non avere i lavori in tempo; e l'altra che il prezzo ne era maggiore. Or bene, queste opposizioni erano appunto le stesse che si discutevano quando si conveniva nel patto, di cui all'articolo 5. Perchè, quando io scrissi, di accordo colla Società delle meridionali, che non si potesse fare costruire all'estero, se non nel caso che sia provato che gli stessi materiali non si possono avere ad eque condizioni all'interno, la disputa durò lungamente sulla parola *eque*, inquantochè io non volli accettare la parola *eguali*. (*Bravo!*) Era chiaro che, dicendo *eguali condizioni*, io metteva la Società nel diritto di comperare tutto all'estero. Allora fu convenuta la dizione ad *eque condizioni*; ed io lascio pensare ad ognuno di voi se l'*eque condizioni* voglia proprio dire nessuna differenza di prezzo. La differenza di prezzo ci era già a vantaggio della Società nella franchigia dal dazio accordata a tutti i materiali che potessero servire per le costruzioni fatte in paese. (*Bene!*)

Questo ho voluto ben chiarire, perchè sono dolente che su per le stampe pubbliche l'amministrazione si dichiara libera, liberissima, di potersi valere dell'industria estera a confronto dell'industria nazionale. E sono dolente di avere delle risposte come quella cui ho accennato. È il presidente del Consiglio di amministrazione che dà la prima spiegazione al ministro che gliel'aveva chiesta. "Ora, mi sia permesso d'osservare che *equo* viene da *equazione* (*Oh!*) che vuol dire *eguaglianza*, e per vero dire non vi fu mai fin *qui* *eguaglianza* tra l'industria nazionale e

" l'estera, nè per prezzo, nè per bontà di lavorazione, nè per esattezza nella consegna. "

Voci. Chi è?

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Il presidente del Consiglio d'amministrazione, Bastogi.

L'animo è troppo amareggiato nel leggere consimili risposte da parte di grandi Società, le quali prima di tutto dovrebbero, secondo me, adempiere molto largamente ai patti quando interessano il paese. (*Bravo! Bene!*) Mi fanno pentire di avere creduto ingenuamente alle buone disposizioni di quella Società, invece di stabilire severe sanzioni per l'adempimento dei patti. (*Bravo! Bene! da molti banchi*) La Società delle ferrovie meridionali dopo quella convenzione, secondo le notizie che ho potuto mettere insieme alla meglio, perchè completamente non mi è riuscito di saperlo, ha commesso all'estero 1374 veicoli e soli 24 all'industria nazionale.

Ieri l'altro poi ho ricevuto l'avviso che la costruzione di 100 carri è stata divisa fra la ditta Grondona e l'ausiliare di Torino: mentre 50 sono tenuti in riserva per aggiungerli poi. Non parlo delle locomotive delle quali 56 furono commesse all'estero e nessuna in Italia.

La società delle ferrovie Meridionali ha fatto costruire in Italia dei veicoli e delle locomotive ma sono quelle delle Calabro-Sicule, che ho preteso che fossero assolutamente costrutte in paese, come quelle delle ferrovie dell'Alta Italia e delle Romane.

Tanto più mi riescono dispiacenti queste cose, inquantochè da un recentissimo rapporto del direttore dell'esercizio dell'Alta Italia, il quale, non è poi molto caldo per le commissioni date così largamente all'interno, (non per diffidenza nelle fabbriche, ma per la responsabilità che gli incombe in ordine al tempo ed alla consegna) rilevo, che avendo egli richiamato le ditte perchè dichiarassero che quantità di lavoro potevano assumere di quella commissione di 15 milioni cui alludevo testè, le ditte risposero in modo da offrire la sicurezza, che tutti i carri e le carrozze potranno essere costruiti in tempo; perchè i loro mezzi di produzione risultano superiori al bisogno, il quale eccede di gran lunga le poche centinaia di carri che potevano occorrere alla Società delle Meridionali.

Un altro argomento addotto dalla società è il seguente: che con la industria nazionale, non si può procedere come si procede con la industria estera; vale a dire, alla franca applicazione delle multe, quando i lavori non sono consegnati in tempo. Anzitutto io dovrei osservare, rispetto sempre alle commissioni della società delle Meri-

dionali, che, poichè essa non ne diede mai nessuna all'interno, non c'è stato caso nemmeno di applicare alcuna multa; (*si ride*) giacchè è una confusione curiosa parlare della applicazione delle multe pei lavori delle Calabro-Sicule. Se il Governo talvolta abbona dello multe, in tutto o in parte, lo fa, come negli appalti di tutti i lavori dello Stato, per circostanze eccezionali, senza che ne venga il menomo danno alla cassa della società delle Meridionali. Ad ogni modo, nessuno ha mai preteso dalla società delle Meridionali che, dato il caso della applicazione di una multa, non la faccia applicare come crede: è nel suo pieno diritto il farlo, secondo i patti stipulati. Ma, ripeto, non ha avuto questa occasione; perchè di patti non ne ha stipulato ancora alcuno.

Con molto rincrescimento, sono dovuto entrare in queste spiegazioni, provocate del resto, più che dall'onorevole Boselli, dalla stessa amministrazione colle sue pubbliche dichiarazioni. Ma, del resto, quando si tratta dell'adempimento dei miei doveri, io non ho riguardo per nessuno, e mi regolo secondo il sentimento della mia responsabilità e degli obblighi che ho verso il mio paese.

L'ultima delle tre risposte che ho ricevuto da quella Società, che è del 3 aprile, si chiude con queste parole:

“ V. E. mi domanda se, prima di dare una fornitura all'estero, i costruttori nazionali siano stati interpellati, a mente dell'articolo della legge. „ (A me pare chiaro che, per sapere se le condizioni egue ci fossero, bisogna almeno trattare.) “ Se la società li avesse interpellati, non avrebbero mancato di rispondere alla chiamata, salvo a non consegnarle, o a consegnarle con forti ritardi. (*Si ride*) Tale è la conclusione che è autorizzata a trarre dopo la dolorosa esperienza di tanti e tanti anni di esercizio. „

Dalla legge in poi non ha ordinato un carro. (*Si ride*)

“ Si metta in misura l'industria nazionale di mantenere sempre le sue promesse; abbia il coraggio di non concorrere all'asta, quando sa di non poter osservare i termini fissati per la consegna; migliori le sue costruzioni e modifichi i suoi prezzi, che ora, nonostante i dazi, superano del 10 ed anche del 15 per cento i prezzi dell'estero, e la sua causa non corre più pericolo. „

“ L'industria nazionale, Eccellenza, non ha nemica da combattere, perchè tutti procuriamo di assecondare con vivo interesse i suoi sforzi, ma ha dei doveri da compiere e quello soprattutto d'ispirare piena fiducia nella serietà dei suoi propositi e nella

ferma volontà di meritare l'appoggio che essa incontra nel Governo, nel Parlamento e nel paese. „

Se tutto ciò fosse scritto da chi ha fatto qualche sforzo in favore dell'industria nazionale, io quasi mi unirei ad alcune di queste considerazioni; ma essendo scritto da chi nulla ha tentato in questo senso dopo gli obblighi sanciti dalla legge del 1881, questo biasimo mi pare proprio gratuito ed oltre ogni dire severo. (*Benissimo!*)

*Nec tali auxilio nec defensoribus istis
Tempus eget.*

Io non dirò che una fugace parola rispetto ad un altro appunto fatto dall'onorevole Boselli alla stessa società delle Meridionali, rispetto alla costruzione di un treno reale.

Veramente non si tratta di costruzione di treni reali. È da sapersi che il treno reale d'oggi non è che una raccolta di carrozze di ogni tipo e di ogni età, che schiettamente non corrisponde, sotto verun aspetto, a quello che si chiama *treno reale*. Ad ogni modo la casa reale ha fatto alcune riduzioni, e si è sempre servita di quel treno, e seguirà a servirsene finchè non ce ne sarà un altro.

Esiste un vecchio treno reale nell'officina di Torino, il quale, per ragioni tecniche, non è più atto ad essere tenuto in servizio, tantochè la direzione dell'Alta Italia non ha mai voluto servirsi di quelle carrozze, per tema di qualche inconveniente rispetto alla sicurezza. Allora io ho pensato di utilizzare quel treno (che pure costò una bella somma all'atto della sua costruzione) per veicoli ferroviari; imperocchè, tolti gli arredamenti, non restano che carri e carrozze servibili completamente, non fosse altro per trasporto merci. In compenso di quel treno composto di 10 o 12 carrozze, mi venne l'idea or sono due anni, vista la qualità del treno di cui si serve la casa reale, di pregare le tre amministrazioni dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali, di incaricarsi ciascuna in proporzione della importanza della propria rete, di un veicolo; due veicoli ad esempio, l'Alta Italia, uno le Meridionali, e uno le Romane, dando loro uno o due carri del vecchio treno oramai reso inservibile.

Trattandosi d'una cosa tanto delicata, non ho mai pensato che potessero sorgere, come non sorsero mai, delle opposizioni di verun genere.

Le tre società stavano studiando il modo di mettere insieme le quattro carrozze, da intercalare a quelle che esistono, in una forma conveniente. Si capisce, si tratta di carrozze di lusso, poichè si dovevano costruire con tutti quei perfezionamenti che si usano attualmente per quei treni. Dopo

lungli studii, finalmente hanno stabilito il tipo delle quattro carrozze, e qualche tempo fa si trattava di farle costruire rispettivamente da ciascuna società nelle proprie officine. Però la società delle Meridionali (è vero quello che dice l'onorevole Boselli, e purtroppo anche questa è una cosa che non si capisce) si oppone alla costruzione di quelle carrozze, a meno che si facciano in America, imperocchè, avendo adottato il tipo americano, così detto, essa pensa che in Italia non si possano avere abbastanza perfette.

Io non so se vi possa essere la certezza che in America si costruiscano queste carrozze meglio che in Italia; ma, in fin dei conti, noi ricerchiamo la sicurezza, noi ricerchiamo la convenienza, ed, assicurate queste, curiamo un po' anche la dignità del nostro paese. (*Bene!*)

Io proprio non mi sentirei di far viaggiare le LL. MM. in una carrozza costruita in America; ritengo che noi abbiamo delle officine in paese che possono costruire delle carrozze uguali a quelle che possono fornirci officine straniere.

Cito quest'ultimo fatto (non so se sia stato ricordato anche dall'onorevole Boselli) che proprio in questi giorni la società degli *Sleeping Cars* fa costruire i suoi carrozzoni dalle nostre officine di Savigliano.

Io sono rimasto veramente mortificato delle opposizioni fatte dalla società delle Meridionali, la quale vuole che le carrozze siano costruite in America, anche per ragione di minor prezzo. Ma questa è una questione che io ho subito risolta; imperocchè io rifiuto i doni della società delle Meridionali, e l'altro carro sarà costruito dalla società delle Romane o dell'Alta Italia. (*Bene! Bravo! Benissimo!*)

Io ripeto per la terza volta che mi è grandemente rincresciuto per la stima che nutro verso il personale tecnico dirigente di quella Società, di dover così severamente giudicare certi atti della Amministrazione delle Meridionali; ma alla vigilia di dover trattare il grande problema dell'esercizio da affidarsi all'industria privata delle nostre ferrovie, non è forse male che tutto ciò sia accaduto, perchè servirà di norma per chiarir bene i patti futuri. (*Bene! Bravo!*)

E passo all'altra società, quella della navigazione generale alla quale l'onorevole Boselli ha fatto in parte degli appunti giusti e in parte, secondo me, non intieramente esatti. Gli obblighi della società generale di navigazione sono quelli istessi che avevano le due società Florio e Rubattino per la convenzione del 1877. L'articolo 17

dei quaderni d'onere per la esecuzione dei servizi marittimi, stabilisce che le riparazioni d'ogni natura del materiale nautico dovranno essere affidate durante il tempo della concessione alle officine meccaniche ed ai cantieri italiani ai quali, a parità di condizioni, dovrà darsi anche la preferenza per le nuove costruzioni. Ora, disse già l'onorevole mio collega della marina quali costruzioni nuove abbia la società affidato all'industria nazionale, e veramente, in proporzione della quantità delle costruzioni fatte all'estero, credo anch'io che la società potesse darne di più all'industria nostra; credo peraltro che lo potrà fare d'ora in avanti per la disponibilità dei cantieri e specialmente avendone in paese di quelli che danno oramai qualunque garanzia anche rispetto alle nuove costruzioni.

Resterà sempre la difficoltà delle condizioni eguali, e questa sarà opera dell'industria nazionale, per poter procurarsi i lavori della società medesima.

Io, certo, anche per questa parte, non manco di stare intorno alla società perchè adempia esattamente i suoi obblighi.

Dopo la convenzione del 1877 (non so se ripeto qualche cosa già detta dall'onorevole mio collega della marina, ma mi pare che egli parlasse di tutte le costruzioni in genere, ed io parlo solo di quelle posteriori alla convenzione, dopo la convenzione del 1877 le due società, ora riunite, della navigazione generale hanno fatto le seguenti costruzioni: il *Vincenzo Florio* di 1834 tonnellate, a Glasgow; il *Washington* di 1829 tonnellate, a Glasgow; l'*Archimede* di 1811 tonnellate, a Glasgow; l'*Abissinia* di 1300, alla Tyne; il *Giava* di 2045 tonnellate, alla Tyne; il *China* di 3044 tonnellate, a Yarrow; il *Raffaele Rubattino* di 3044 tonnellate, a Yarrow; il *Persevero* di 351 tonnellate, a Paisley. Sono circa 15 mila tonnellate di registro di costruzioni nuove fatte all'estero in otto bastimenti.

In Italia hanno costruito a Livorno la *Venezia* di 601 tonnellate, e la *Birmania* di 1562 tonnellate.

Maldini. La *Birmania* fu cambiata non fatta di nuovo.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Ad ogni modo si è fatto il lavoro qui.

Ora per essere completamente esatti, e dare a ciascuno il suo, bisogna fare una distinzione, ed è quella tra la quantità di materiale posseduto dalla società di navigazione generale, e la quantità di materiale che la stessa società ha l'obbligo di avere per i servizi dello Stato; che è cosa ben di-

versa. La società di navigazione generale, per le convenzioni del 1877, ha l'obbligo di avere per servizi della Sardegna, della Sicilia, del Levante, del Singapore, 62 bastimenti del tonnellaggio di 34,300 tonnellate.

Il materiale dell'attuale flotta delle due compagnie riunite ascende invece a 137,930 tonnellate di stazza che fa circa 83,000 tonnellate di netto.

Or bene quando si vuol portare un giudizio sulla proporzione delle costruzioni fatte all'estero e quelle fatte all'interno non bisogna calcolare l'intero materiale, ma calcolare quali costruzioni debbono farsi per tenere a numero le 34 mila tonnellate che rappresentano il materiale vincolato agli obblighi col Governo; il resto, sarà una cosa spiacevole, ma la società, è certamente libera di farlo costruire dove vuole; perchè la società ha più del doppio del materiale che è impegnato collo Stato. Ora calcolando con questa proporzione è evidente che le 17000 tonnellate delle quali due soltanto rappresentano le costruzioni fatte in Italia non possono mettersi a debito intero della società; perchè è evidente che molti di questi bastimenti saranno costruiti dalla società per interesse proprio, e non per il servizio postale; ad ogni modo dico questo non per difesa, e non per offesa, ma per mettere le cose in chiaro, salvo di tenere gli occhi d'Argo addosso alla società di navigazione perchè adempia i suoi obblighi e credo del resto che sia questa una delle società le meglio disposte verso l'industria nazionale.

Pasò all'altro obbligo più preciso e più eseguibile delle riparazioni. Secondo l'articolo che ho letto, tutte le riparazioni debbono essere fatte in Italia; lagnanze io stesso ne ho ricevuto varie volte di riparazioni fatte all'estero, e me ne sono varie volte occupato. Ultimamente io richiamai l'attenzione della società e chiesi spiegazioni nei primi del mese di luglio dell'anno passato: e lo stato d'allora che è presso a poco quello d'adesso, perchè non sono passati che pochi mesi, gli è questo: La navigazione generale italiana, ha fatto eseguire delle riparazioni per lire 192,256 76 all'estero, nei porti di New-York, Glaskow, Odessa, Smirne, Pireo, Malta, Costantinopoli, Marsiglia e Trieste. Di tutte queste a Marsiglia lire 137,582, sopra 192,000. Noto queste cifre perchè specialmente si accusa la società di servirsi dei bacini di Marsiglia, piuttostochè di quelli dell'interno. Dunque ha speso 192,000 lire in nove porti esteri; ed ha speso in Italia lire 1,208,383 nei porti di Palermo, Brindisi, Messina, Napoli, Venezia, Ancona, Bari, Genova Lipari, e scali della fonderia Oretca a Palermo.

Ora, se si aggiunge fede, e per verità io non posso non aggiustarla, alle dichiarazioni della società; le riparazioni fatte all'estero, sono in grandissima parte ripuliture di carene, e riparazioni urgenti. Non si può ammettere che un bastimento che si trovi a New-York per piccole riparazioni che abbia bisogno, debba venire a Livorno.

Maldini. È fuori delle linee sovvenzionate anche...

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Va bene tanto più.

Depretis, presidente del consiglio. È per modo di dire.

Presidente. Prego... prosegua.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Io dico dunque, che non mi pare che per ciò che riguarda le riparazioni, la Società mostri l'animo di non volersi servire dell'industrie nazionali. E c'è questo fatto che lo prova; che sopra 1,208,000 lire, le riparazioni fatte nelle officine nostre che appartengono alla Società stessa, rappresenta 1,096,000 lire. È evidente che se potessero farle tutte lì, la Società avrebbe tutto l'interesse di eseguirle.

Uno degli appunti fatti alla Società è stato quello di due caldaie (ciò lo dico io, solo perchè ho dovuto tener conto anche di questo) due grosse caldaie del Singapore e del Manilla commesse in Inghilterra.

La spiegazione di questo fatto anche qui è ammissibile. Sono enorme caldaie di grande dimensione le quali difficilmente avrebbero potuto essere montate a Genova per la mancanza degli attrezzi di sollevamento.

Egli è come caricare i cannoni da cento: ci vuole una gru adattata.

Aggiungo che dalle dichiarazioni fatte, la commissione di queste due caldaie di rifornimento rimontava già al primo contratto della costruzione dei bastimenti.

Ma checchè ne sia, la Società dichiara che ormai a Livorno essendo stabilito l'attrezzo necessario per sollevare qualunque peso di qualunque dimensione, non avverrà certo di doversi valere anche per costruzione di caldaie di officine estere.

E con ciò parmi di avere alla meglio risposto alle principali osservazioni fatte dall'onorevole Boselli e dagli altri egregi colleghi che si occuparono dell'industria nazionale nei suoi rapporti coi lavori pubblici.

Io non posso a questo riguardo non consentire nelle opinioni espresse dall'onorevole Boselli quando disse: " Il Governo italiano deve procedere dando lavori continui e ben distribuiti in modo che sorga in Italia, successivamente e gradatamente si svolga quel numero di stabilimenti, che

corrisponda alle forze della industria ed alle esigenze del paese. »

Io credo che tuttociò sia giusto non solo, ma che possa trovare una pratica applicazione, sempre sotto la riserva ch'io faccio al principio del mio discorso, vale a dire che per favorire l'industria nazionale non s'intenda l'obbligo nel Governo di fare il materiale distributore di lavoro per settimana.

L'industria nazionale ha diritto di avere tutta la considerazione del Governo; e dietro il Governo vengono di necessità le società sovvenzionate ed anche le altre grandi industrie private; ma c'è una parte che spetta all'industria medesima, ed è quella che dicevo prima, vale a dire « *aiutati che Iddio ti aiuta.* » Essa deve mettersi in condizione, più sollecitamente che sia possibile, di avere le sue officine completamente fornite degli attrezzi che le permettano di costruire in tempo, perchè il tempo, in materia di costruzioni come quelle di cui si parla, è uno dei grandi elementi del successo; e di costruire con quei perfezionamenti costanti, con quei piccoli perfezionamenti di tutti i giorni che facciano sì che l'industria nazionale non abbia mai nulla a temere dai perfezionamenti dell'industria straniera.

In quanto ai prezzi bisogna fare una distinzione. Vi sono lavori, (sempre rispetto ai lavori pubblici), vi sono lavori pei quali per me è evidente che l'industria nazionale può competere, anche per prezzo, con qualunque industria straniera. Uno di questi lavori è precisamente la costruzione dei veicoli. Quanto alle locomotive non credo che nè per ora nè per qualche tempo sia possibile una concorrenza perfetta, a prezzi uguali. Ma ripeto, quand'anche uno stabilimento come quello di Pietrarsa dovesse continuare a costruire locomotive che costassero qualche cosa di più, c'è sempre un grande interesse per la nazione nel sostenerlo, non con materiali sussidii ma con abbondanti lavori.

E, o signori, mi basta di accennare questo: che nella gara per la costruzione di locomotive fatta tra Case estere e Caso nostrane, ossia Pietrarsa e Ansaldo, a concorrenza di prezzo, la differenza si riduce ad un migliaio di lire per locomotiva. Ora, io, anche a queste condizioni, sarei ben felice di continuare a far costruire le 25 locomotive almeno in Italia. Se altre officine sorgessero e potranno fornire un lavoro sufficiente, anche a queste condizioni, credo per un certo tempo si possa soddisfare.

Per gli altri lavori delle strade ferrate non posso ormai più fare che degli auguri.

Sorgano pure le fabbriche per le molle e per le ruote, sorga lo stabilimento metallurgico per la costruzione delle ruotaie, ed il primo a battere le mani sarò certamente io, unendomi al plauso dei miei colleghi, perchè è verissimo quello che diceva l'onorevole Boselli, cioè « che il momento è opportuno, perchè oggi le aspirazioni del paese sono concordi nel volere che l'Italia sia potente economicamente, e che si renda indipendente dall'estero per tuttociò che occorrere possa alla sua difesa militare e politica » ed io aggiungo anche per l'esercizio delle sue strade ferrate. Ed io credo che con poco sforzo da parte dello Stato e da parte delle grandi società che esercitano i servizi pubblici, e che sono vincolate con lo Stato, l'industria nazionale potrà incamminarsi sopra una via, nella quale troverà lunga ed onorata vita. Ma per aiutarla seriamente e durevolmente bisogna che gli uomini preposti alle grandi amministrazioni non solo dello Stato, ma anche delle grandi società, si ricordino non solo della mente, ma anche del cuore, e soprattutto che il cuore foderato d'oro non dà pulsazioni patriottiche. (*Benissimo! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio. (*Movimenti d'attenzione*)

Depretis, presidente del Consiglio. Per verità, o signori, dopo le ampie e particolareggiate notizie fornite e le dichiarazioni fatte dai miei onorevoli colleghi io non avrei proprio nulla da aggiungere, e sarei imbarazzatissimo a trovare qualche nuovo argomento o qualche nuova spiegazione con cui confortare le cose dette dai miei colleghi; e quasi crederei di diminuire l'impressione prodotta dai discorsi coi quali essi hanno voluto convincere gli onorevoli interpellanti che il Ministero attuale non vien meno al proposito di fare quanto è da lui per adempiere a quello che è precipuo dovere del Governo, di promuovere l'incremento dell'industria e del lavoro nazionale.

E poichè anche a me fu rivolta l'interpellanza, per la bontà, devo credere, dell'onorevole Boselli, e per la sua benevolenza verso di me, chè ad altro non posso attribuirlo...

Boselli. Perchè rappresenta l'indirizzo del Governo!

Depretis, presidente del Consiglio. ...io mi permetterò brevissime osservazioni. E poichè l'onorevole Boselli ha voluto accennarmi il principale dei suoi argomenti per comprendere anche me fra i ministri cui l'interpellanza è rivolta, io mi permetterò brevissime osservazioni appunto sull'indirizzo del Governo riguardo all'industria nazionale.

Quasi tutti, non tutti, ma quasi tutti gli oratori, che presero parte a questa discussione, hanno in-

dirizzato al Governo, per verità con molta moderazione e benevolenza, questa medesima accusa; che, cioè, il Governo, nel promuovere l'industria nazionale, o non ha un indirizzo od ha un indirizzo difettoso e manchevole.

Io, per verità, credo che quest'accusa sia immeritata; e mi pare che gli onorevoli nostri colleghi, i quali quasi si compiacquero di insistere su questa questione dell'indirizzo governativo relativamente all'industria nazionale, abbiano dimenticato una cosa, che non doveva essere dimenticata, che l'indirizzo del Governo riguardo all'industria nazionale, non è che una parte dell'indirizzo governativo e che non si deve mai dimenticare che l'indirizzo riguardo all'industria nazionale deve essere conciliato coll'indirizzo del Governo in tutti quanti i grandi interessi dello Stato, affidati alla sua vigilanza dalla fiducia del Parlamento.

Se avessero tenuto conto di questa condizione essenziale alla vita di ogni Governo, credo che avrebbero moderato alquanto i loro giudizi anche sotto il punto di vista generale. E mi spiego con un esempio, che mi pare eloquentissimo.

Nessuno dubita che Camillo Cavour ed i suoi colleghi che governarono l'Italia all'epoca della proclamazione del Regno, non fossero fautori, quanto più si possa desiderare, dello sviluppo dell'industria nazionale. Ebbene, noi troviamo questo fatto noto a tutti, nella costruzione del nostro materiale navale.

Quando fu proclamato il Regno d'Italia, se ben mi ricordo, cominciava appunto la grande trasformazione delle navi.

Nel 1860 e nel 1866 noi non avevamo una sola nave corazzata; ma l'importanza di queste navi fu però prontamente veduta. Nel 1866 noi avevamo undici navi corazzate, le quali formavano allora il nostro principale materiale. La costruzione delle navi si è poi andata trasformando con una rapidità straordinaria, e tale che forse nessuno a quell'epoca poteva prevedere; tanto sono rapidi i risultati della scienza trasformatrice dei nostri giorni! Ebbene, nemmeno una di queste undici navi corazzate è stata costruita in Italia: non dico con materiali italiani, ma nemmeno per la mano d'opera. Sono state tutte quante costruite all'estero: due in America, otto in Francia, cioè sei alla Senna e due a Bordeaux, una in Inghilterra, ecco le undici navi.

Vediamo ora, signori, il materiale nuovo; lasciamo l'antico che è ancora in attività di servizio, mi si permetta questa frase, vediamo qual'è il diverso risultato che abbiamo ottenuto. Eccettuate alcune piccole navi speciali, come le torpediniere,

ed una specialissima, la *Bausan*, tolte dico le navi speciali e specialissime delle quali ho parlato l'onorevole ministro della marina, meno forse qualche altra nave secondaria, non una delle nostre navi corazzate che hanno preso il mare dopo il 1866 fu costruita in Italia, non una, nemmeno le corazzate *Conte Verde*, *Carignano*, *Messina* che non esistono più, nemmeno le malate, le chiamerò così, come la *Roma*, la *Venezia*, il *Principe Amedeo*, la *Palestro*. Non parlo delle grandi navi.

Dopo di allora noi abbiamo, o signori, conseguito un risultato notevole, del quale dobbiamo tutti rallegrarci, poichè la differenza è enorme.

Certo ci resta ancora molto da fare; ma non si può dire che si sia dormito tutto questo tempo. Credo anzi che si sia avuto un notevole progresso, di cui ogni patriota può sinceramente rallegrarsi.

È ben vero che siamo ancora costretti di provvederci all'estero di una quantità importante di materiale, sia per la marina, sia per le strade ferrate. Dobbiamo commettere all'estero le lamiere, le corazze, i grossi cannoni, le ruote per le ferrovie perchè non abbiamo alcuno stabilimento che le fabbrichi. Per le macchine non posso che associarmi alle considerazioni che sono state svolte dall'onorevole Bozzoni....

Boselli. Di farle negli stabilimenti governativi?

Depretis, presidente del Consiglio, ministro dell'Interno. Andiamo adagio. L'onorevole Bozzoni ha fatto due ordini di considerazioni, onorevole Boselli; non si affretti nelle sue conclusioni perchè è facilissimo che si sbagli.

Boselli. Eh! può darsi.

Depretis, presidente del Consiglio. Egli ha notato come per un bastimento di grandissima importanza occorra avere delle macchine perfettissime.

Ora, finchè non abbiamo la certezza che queste macchine possano essere costruite in Italia, con la stessa perfezione, dev'essere lecito al ministro della marina di dare delle commissioni anche all'estero. Io mi fermo qui nello accettare le conclusioni dell'onorevole Bozzoni: il resto è una questione molto ardua, sulla quale dirò qualche parola, ma mi riservo di concludere quando la si sarà studiata ancora di più e quando avrò vedute le conclusioni della Commissione d'inchiesta sulla marina mercantile.

Ma questo non vuol dire che il Governo non debba far tutti gli sforzi perchè anche la costruzione delle macchine possa essere fatta in Italia con la certezza della perfezione, e in modo da non lasciare alcun dubbio sulla loro efficacia, il che è strettamente connesso al valor militare di un bastimento da guerra; ciò non vuol dire che il Governo

non debba fare tutti gli sforzi per ottenere questo risultato.

Eccelli. Siamo d'accordo.

Depretis, presidente del Consiglio. Il Governo darà opera costante per far sì che i nostri stabilimenti, mercè la continuità delle commissioni, si provvedano, aiutati, se occorre, dal consiglio del Governo, e anche con qualche suo sacrificio, di tutti i meccanismi necessari e del personale tecnico, che spesso manca nelle nostre officine, a fine di poter soddisfare ugualmente come gli stabilimenti esteri al supremo interesse del Governo di avere delle macchine assolutamente perfette. E nessun dubbio, o signori, è cosa elementare, e che non può essere controversa, nessun dubbio, che, assicurata l'uguale perfezione di prodotti, anche se per ottenerla occorre qualche sacrificio pecuniario, nessun dubbio che il Governo deve preferire le opere costruite negli arsenali e nelle officine nazionali a quelle costruite negli arsenali e nelle officine estere.

Io non voglio diffondermi in considerazioni speciali; perchè, dopo tutto quel che hanno detto i miei colleghi, sarebbe fuori di luogo. Ma bisogna che io dica, mi scusi la Camera se cito dei fatti personali, che per parte mia, quante volte si è presentata l'occasione, non solo colle parole, ma coi fatti e colle proposte di leggi, ho dato prova di professare costantemente questa opinione e questa teoria di Governo.

Quasi 30 anni or sono, nel 1854, dovendosi fare una strada ferrata che interessava il mio collegio elettorale, fui eletto presidente dell'amministrazione di quella società ferroviaria, ben inteso a titolo gratuito, anzi peggio che gratuito, a titolo oneroso. Era una piccola società, con un capitale che era al disotto dei venti milioni e con un materiale mobile corrispondente. Si era nel 1854, quando appunto lo stabilimento Ansaldo e l'officina di Savigliano cominciavano, per dir così, a sorgere; anzi, quello di Savigliano diretto da un'ingegnere valentissimo aveva incominciato da poco il suo esercizio. Ebbene io ricordo che allora, d'accordo col conte di Cavour, ho commesso quasi tutto il materiale mobile occorrente alle officine nazionali; non un solo carro di quella società fu costruito all'estero; tutto il materiale, ripeto, fu costruito dall'officina di Savigliano, che poi dovette cessare per le nostre vicissitudini, per le nostre non sempre assennate trasformazioni nel regime ferrovie, ed allo stabilimento Ansaldo furono commesse tutte le locomotive per merci, le quali fecero ottima prova riuscita; solo di alcune locomotive per viaggiatori, che non potevano essere fatte in Italia, fui, con grandissimo mio di-

spiacere, costretto ad affidare la costruzione alla industria estera.

Nel 1862 io feci la concessione delle ferrovie Meridionali, e la feci ad una società molto potente; ma la Camera volle che la si facesse ad una società nazionale, la società delle Meridionali, e fui io che allora ho introdotto nel capitolato di concessione la clausola, in forza della quale (e notate o signori che è una clausola introdotta 21 anni addietro, alla società che riceveva la concessione di una rete di una certa importanza, fatta ragione dei tempi), era imposto l'obbligo preciso, assoluto, che fosse costruito in Italia una metà del materiale mobile, (non si poteva pretendere di più) e, una volta fatta la rete, che la Società non potesse comperare nessuna parte, nè grossa nè piccola, del materiale mobile se non da uno stabilimento nazionale.

Venne il 1866: mi trovai ministro della marina. Naturalmente uno dei miei pensieri fu allora di vedere se non ci fosse modo di togliere il Governo dalla necessità di provvedere le corazze e le lamiere all'estero. E allora, profittando della legge dei pieni poteri, assegnai, il premio di un milione per favorire lo stabilimento di un'officina nazionale alla Spezia, appunto per la costruzione di quella parte del materiale, per la quale l'industria nazionale poteva servire ai bisogni del Governo, ed il Governo era costretto a commettere all'estero. Incaricai un illustre ingegnere, il compianto Ascerio di percorrere i principali stabilimenti d'Europa; ed egli fece poi del suo viaggio una bellissima relazione, la quale deve esistere ancora negli archivi del Ministero della marina. Incaricai anche un altro dei nostri più illustri ingegneri, il Grattoni, di studiare una derivazione della Magra, per trovare, col mezzo dell'aria compressa, una forza motrice per il nuovo stabilimento.

Insomma io volli vedere di attuare quella che era pur l'idea del conte di Cavour, quando pensò allo stabilimento di San Bartolomeo, il quale, da principio aveva questa destinazione. E anche in appresso io non ho mancato di occuparmi di questo grande bisogno dell'industria nazionale. E voi ricorderete la legge che fu presentata durante la mia amministrazione dall'onorevole Brin, appunto per istituire uno stabilimento siderurgico.

Qui siamo ad una questione molto difficile, sulla quale, insino ad ora, il Governo non ha preso nessun impegno. In che modo (perchè a questo risultato bisogna pur pervenire), in che modo la marina, le ferrovie, il Ministero della guerra, potranno emanciparsi interamente dall'industria straniera e potranno trovare nel paese le lamiere, le piastre di corazzatura, i grossi cannoni, le

ruotaie d'acciaio? In qual modo potremo riuscire a questo risultato? Ecco il problema al cui studio attende ora il Governo: ne abbiamo già parlato ripetutamente in Consiglio dei ministri, ed il mio collega il ministro di agricoltura e commercio ebbe la bontà di trasmettermi una lunga relazione, sulla quale è inutile che io intrattenga la Camera.

Il progetto è stato ideato dall'onorevole Brin, quando era ministro della marineria nel Gabinetto presieduto da me. Un altro progetto è stato elaborato dal ministro di agricoltura e commercio.

Abbiamo infine la proposta di formare una grande società industriale, la quale intenderebbe di riunire tutte le forze dei principali stabilimenti industriali italiani per fondarne uno abbastanza potente tale da colmare questa lacuna della nostra produzione nazionale.

Il Governo studierà questo problema, e naturalmente non lo potrà risolvere se non coll'aiuto della Camera. Esso terrà conto dei suggerimenti della Commissione d'inchiesta sulla marineria; vedrà se, senza vincolare l'azione del Governo all'istituzione vera e proprio d'uno stabilimento governativo, si possa venire a qualche combinazione per cui l'industria nazionale sia messa in grado di fornire i materiali de' quali ho parlato; e presenterà le sue proposte alla Camera.

Intanto io posso assicurare la Camera che, d'accordo pienamente co' miei colleghi, le cui dichiarazioni io spero avranno soddisfatto gli interpellanti, io creda obbligo assoluto del mio ufficio, come capo del Governo, e reputi parte essenziale dell'indirizzo governativo, col solo limite che ho indicato dei grandi interessi della difesa dello Stato, i quali purtroppo in alcuni casi ci obbligano a deviare da quella che deve essere la regola costante e comune in quest'indirizzo, io credo sia obbligo assoluto del Governo di fare tutto il possibile perchè l'industria nazionale sia preferita sempre, e anche con qualche sacrificio, per tutto quanto dovranno commettere i Ministeri della guerra, della marineria e dei lavori pubblici.

Potrei finir qui, ma debbo dire ancora una parola per una cosa che costituisce quasi un fatto personale. L'onorevole Sanguinetti, pigliando fresco fresco in mano il disegno di legge sull'amministrazione comunale e provinciale, tentò di mettere il Governo in contraddizione con se stesso, notando come all'articolo 146, colla facoltà che sarebbe data ai comuni di colpire di dazio i materiali di costruzione e di consumo, abbia proposto di sancire per legge una negazione del principio da lui così validamente sostenuto, di favorire l'industria nazionale in tutte le parti dell'indi-

rizzo governativo. Io mi scagionerò alla meglio da quest'apparente contraddizione; mi sia permesso di chiamarla così.

Il disegno di legge sull'amministrazione comunale e provinciale, testè distribuito alla Camera, è un'opera che, io ritengo molto modesta.

Ho tenuto conto delle opinioni che si erano manifestate su quest'argomento gravissimo, ho studiato il meglio che ho potuto i desideri delle amministrazioni, e sopra tutto quelli dei contribuenti, e ho messo insieme, concordandole fra loro, quelle disposizioni di legge che mi parvero reclamate dall'attuale condizione delle cose, in fatto di amministrazione dei comuni e delle provincie.

L'articolo 146 citato dall'onorevole Sanguinetti, in cui c'è la parola incriminata, non è che la traduzione, con qualche correzione, dell'articolo 118 della legge comunale vigente; esso era già stato compreso in un altro disegno di legge presentato dall'onorevole Nicotera nel 1876, disegno di legge che fu esaminato da una Commissione, di cui fu presidente l'onorevole Cairoli, e relatore l'onorevole Marazio, e che fu dalla Commissione stessa conservato integralmente. Perciò io non mi sono creduto autorizzato ad introdurre una mutazione.

E sono convinto che una mutazione non vi si deve introdurre. Haragione l'onorevole Sanguinetti quando dice che una parte di questa nostra legislazione può mettere in pericolo il buon andamento di alcune nostre industrie. Per esempio, uno degli elementi di cui si servono le nostre industrie, è il carbone. Se fosse permesso di tassare il carbone di un dazio interno di consumo dove c'è una fabbrica che se ne serve, sarebbe lo stesso che mettere quella fabbrica in condizioni inferiori di altre esistenti in altri comuni ove questa materia prima non sia tassata. Questo dico ad esempio, poichè, di regola, questa tassa non è consentita.

Ma questo provvedimento, che io riconosco essere reclamato degl'interessi della industria, e conforme ai buoni principi che devono dirigere l'azione del Governo, questo provvedimento non può trovar luogo nella legge comunale e provinciale.

Con la legge comunale e provinciale non si può togliere ai comuni nessun cespite d'entrata, neanche modesto, senza correre il pericolo di costringerli ad aumentare i centesimi addizionali, anche a danno dell'industria, sui terreni e sui fabbricati, dei quali pure aveva parlato l'onorevole Sanguinetti.

Ma c'è un'altra legge nella quale questo provvedimento troverà il suo luogo, ed è quella per la

riforma dei dazi interni di consumo, che, come fu accennato era già stata presentata.

Il disegno di legge non fu bene accolto dalla Camera, ma certo il provvedimento speciale di cui ha parlato l'onorevole Sanguinetti troverà il suo posto naturale nella legge per la quale sarà riformata, e merita di esserlo, la tassa di dazio interno di consumo.

E pertanto, poichè siamo d'accordo nella sostanza, voglia concedermi l'onorevole Sanguinetti di non consentire con lui sulla forma, e di ritenere che non sia questo il luogo di parlare di questa riforma.

Da ultimo io osserverò che non bisogna dimenticare alcuni notevoli vantaggi recati all'industria dalla nostra legislazione. L'abolizione del corso forzoso, la distruzione dell'aggio, e l'aumento del saggio della nostra rendita, hanno certamente influito potentemente sul credito, ed hanno migliorato anche le condizioni generali del credito degli industriali.

Ci saranno anche per questo riguardo degli inconvenienti che dipendono da ciò, che gli stabilimenti di credito non siano egualmente accessibili agli uni e agli altri. La questione si tratterà quando si discuterà l'ordinamento delle Banche; ma intanto non possiamo negare che l'abolizione del corso forzoso, la cessazione dell'aggio e l'aumento del saggio della rendita abbiano cambiato le condizioni del credito, ed abbiano mutato enormemente in meglio le condizioni dell'industria del paese.

Non parlo della tariffa doganale: l'onorevole Luzzatti, se è presente, vi può dire quanto considerevoli sieno i vantaggi recati all'industria dalla riforma doganale. Siccome poi questo è un argomento ancora *sub judice*.

Sanguinetti. Lo dissi anche ieri.

Depretis, presidente del Consiglio. Sta bene, ma questa è cosa di cui si può dire che *repetita juvant*. E poi, come diceva, siccome è ancora un argomento *sub judice*, io non esito a dichiarare che il Governo sarà molto lieto se nella revisione delle tariffe si troverà ancora qualche altro modo di venire in aiuto, anche più efficacemente che per lo passato, della industria nazionale. Dopo queste dichiarazioni, io spero che gli onorevoli interpellanti vorranno dichiararsi soddisfatti delle dichiarazioni del Governo, e vorranno prenderne atto.

Chiedo all'onorevole Boselli, come ad uno degli interpellanti, se egli sia o no soddisfatto delle risposte degli onorevoli ministri; e mi permetto di fare un appello al suo laconismo. (*ilarità*)

Boselli. Sarò, conformandomi ai giusti desideri dell'onorevole presidente della Camera, molto più laconico di quanto l'argomento importantissimo richiederebbe.

Se l'interpellanza svoltasi in questi giorni, non avesse avuto altro risultato che quello di aver ispirato il discorso dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, io credo che essa avrebbe per ciò solo conseguito un effetto importantissimo; poichè quel discorso, meglio di ogni altra osservazione o commento mio, dimostra ciò che si possa fare per l'industria nazionale; non solamente stabilendo dei piani teorici, ma procedendo con opere veramente efficaci.

Ma, oltre ciò, essa ha provocati i discorsi degli onorevoli ministri della marineria e della guerra i quali contengono propizie assicurazioni per il lavoro nazionale. Ed io confido che i fatti corrispondano sempre alle ottime intenzioni che furono espresse.

Io non entrerò nella discussione di alcuni fatti speciali, dei quali si è ragionato. Anzitutto è molto difficile ad un deputato, discutere di fatti speciali con i ministri. È naturale che, per discutere a fondo, bisognerebbe intorno a ciascun fatto poter fare insieme un esame dei documenti, e cogliere il punto in cui forse sarebbe possibile dire: a questo istante poteva sorgere un diverso indirizzo. Una parte poi dei fatti, che si potrebbero qui discutere, troverà sede opportuna nella discussione della tariffa doganale; e poichè la Commissione, che si occupa di quella tariffa, so che ha già rivolti i suoi studi ad una parte delle questioni che qui si potrebbero agitare, sarebbe veramente vano l'insistere oggi sopra di esse.

Accetto intorno alle intenzioni del Governo, le dichiarazioni testè riassunte dall'onorevole presidente del Consiglio dei ministri. Egli, con tali dichiarazioni riassuntive, ha ben dimostrato come anche a lui, a lui principalmente, l'interpellanza doveva essere diretta, a lui che rappresenta l'indirizzo generale del Governo e s'era fatto mallevadore dell'esecuzione dell'ordine del giorno votato dalla Camera nel giugno scorso.

Non discutiamo l'indirizzo passato. Egli ha evocato la memoria del conte di Cavour; spero che non l'abbia evocata invano! Anche nei primi tempi della costituzione della nostra marineria militare, il conte di Cavour fece ben più che soli tentativi; aveva cominciato ad ordinare la costruzione delle navi e delle macchine nello Stato. Ma lasciamo tutto questo.

Al ministro della marineria raccomando solo di aver sempre presente il modo con cui ha proce-

duto il ministro dei lavori pubblici. Io comprendo come egli debba conciliare i grandi interessi dello Stato con quelli dell'industria nazionale. Ma in ogni difficoltà, in cui esso si possa trovare nel ricorrere all'industria nazionale, *voglia* davvero, come hanno *voluto* la Francia ed altri paesi, e vedrà che l'industria nazionale chiamata, con fiducia, con ben coordinate previsioni, con perseveranza, risponderà in modo soddisfacente, senza necessità di fondare dei nuovi grandi stabilimenti dello Stato.

Al ministro della guerra io non rivolgerò lunghe osservazioni. Intorno ad alcuni fatti che egli ha accennato, io potrei dire che, per evitare di ricorrere all'estero, bisognava prevedere e provvedere a tempo; per altri fatti potrei dire: evitiamo il monopolio, ma non evitiamolo a beneficio degli stranieri; potrei dire ancora: quando facciamo l'equazione dei prezzi, vediamo di comprendere tutti gli elementi, perchè se gli opifici governativi assumono operazioni, che prima erano fatte dall'industria privata, bisogna calcolare ogni cosa.

Rispetto al macchinario di Terni, io devo mantenere qualche riserva. V'erano due metodi da seguire: l'uno di far tutto insieme, affidando tutto ad una fabbrica, e questo si capisce, in Italia non era agevole farlo. V'era un altro metodo: incaricare una persona che avesse non solo l'ingegno, ma l'animo di provvedere alla fondazione di questo stabilimento, formandolo con macchine in gran parte italiane, ed in questo caso si sarebbe potuto benissimo, senza abbandonarci interamente all'industria estera, fare non poco in Italia.

Ed io credo di non ingannarmi dicendo che in questa via erano le prime pratiche e che a Torre Annunziata esistevano di già istrumenti atti a quel sistema della permutabilità, cui ha accennato l'onorevole ministro della guerra, alle cui parole presto moltissima fede.

Dopo ciò io non faccio nessuna proposta particolare. Confido che queste interpellanze non saranno senza frutto a beneficio ed incremento del lavoro nazionale.

Prendo atto delle dichiarazioni del Governo, e spero che, conformemente a queste dichiarazioni, esso farà tuttociò che è possibile perchè l'industria nazionale già abbia fin d'ora tutte le ordinazioni che è capace di eseguire. Rispetto a quelle, per le quali oggi non si trova in grado di poter soddisfare alle legittime esigenze dei supremi interessi dello Stato, il Governo faccia in modo, fin dove è possibile, che l'industria italiana, per lavoro ben distribuito, ben preveduto, ben coordinato, possa mettersi in grado di adempiere agli uffici che le si domandano, e alle condizioni che si richiegono

per adempierli bene. E ciò raccomando principalmente ai due ministri i quali, dovendo provvedere alla difesa militare e politica del paese, debbono scorgere in tale questione non solamente un grande interesse economico, ma un argomento di supremo interesse politico e militare per l'Italia.

Presidente. Ora chiedo all'onorevole Sanguinetti se sia, o no, soddisfatto delle risposte degli onorevoli ministri.

Sanguinetti. Sarò più breve dell'onorevole Bosselli. Io, che generalmente sono poco ministeriale, oggi mi debbo dichiarare ministerialissimo di quattro cotte. Mi dichiaro soddisfatto del discorso e delle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro della marina; mi dichiaro soddisfattissimo, in tutta l'estensione della parola, del discorso fatto dall'onorevole ministro dei lavori pubblici; mi dichiaro soddisfatto delle dichiarazioni chiare ed esplicite dell'onorevole presidente del Consiglio, e son lieto che egli abbia riconosciuto la necessità che, per favorire lo sviluppo dell'industria, si debba rivedere il sistema tributario e specialmente la legge sui dazi di consumo e quella sui fabbricati.

Mi duole, me lo permetta l'onorevole ministro della guerra, di non potere fare identica dichiarazione verso di lui, perchè la risposta datami prova che io non mi sono spiegato bene.

Io non ho pensato di dire o di suggerire al Governo di chiudere gli arsenali e tutti gli stabilimenti tecnici governativi. Ben lungi era da me quest'idea. Io aveva puramente e semplicemente domandato al ministro della guerra, come lo aveva chiesto al ministro della marina, se negli arsenali governativi non si facciano determinati lavori, i quali possano essere affidati all'industria privata, spendendo meno, ed avendo uguale qualità di lavoro. E, per spiegare meglio il mio concetto, citai il fatto dei fucili.

Delle risposte, dunque, del ministro della guerra, forse perchè, ripeto, non mi spiegai troppo chiaro, non mi posso dichiarare soddisfatto, e spero che, se l'onorevole ministro vorrà compiacersi di leggere quella parte del mio discorso che lo riguarda, verrà a conclusioni più giuste su quello che ho detto.

Dopo ciò, anch'io dichiaro che non ho alcuna risoluzione da proporre; prendo atto delle dichiarazioni fatte dal Ministero; e, siccome anche in questa grave questione dell'industria nazionale volere è potere, confido che il Ministero farà prova di quella volontà continua, costante, efficace, la quale, rimuovendo tutti gli ostacoli che possano

sorgere, conduca al conseguimento dello scopo nel minor tempo possibile.

Presidente. Chiedo all'onorevole Elia se sia, o no, soddisfatto delle risposte degli onorevoli ministri.

Elia. Applaudo alle dichiarazioni fatte dal Governo per bocca degli onorevoli ministri della marineria, dei lavori pubblici e del presidente del Consiglio, di voler favorire, nel limite del possibile ed anche con qualche sacrificio da parte dello Stato, la nostra industria delle costruzioni navali.

Debbo però lamentare un fatto. Io aveva raccomandato all'onorevole ministro della marineria le opere importantissime da farsi nel porto di Ancona, del quale, ora più che mai, è riconosciuta la importanza reale anche dal ministro della guerra, che ha mandato un'apposita Commissione per stabilire quali opere di difesa si debbano fare in quel porto. Io dico questo per il bacino di carenaggio. L'onorevole ministro della marineria si è limitato a fare una raccomandazione al suo collega dei lavori pubblici, affinché vi avesse pensato, ma egli, che è uno dei più esperti ammiragli della marineria italiana, non poteva dire una parola che meritasse una considerazione per l'entità di quell'opera che da 20 anni il Parlamento ha decretato ed è rimasta sempre in sospenso.

Al ministro dei lavori pubblici, poi, debbo dire essersi egli dimenticato di rispondermi in proposito. Io quindi, attendo dal Governo una parola anche su questo.

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

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Ha ragione l'onorevole Elia, io veramente ho dimenticato di rispondergli una parola qualunque intorno alla costruzione del bacino di carenaggio, il quale veramente non ha che fare coll'industria nazionale; ed è forse questa la ragione per cui ho dimenticato. (*Rumori ed interruzioni diverse*)

Presidente. Prego di far silenzio e di non interrompere.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Io non posso fare che la ripetizione delle dichiarazioni fatte diverse volte sull'argomento sollevato dall'onorevole mio amico Elia, quanto alla costruzione di un braccio di carenaggio in Ancona. Io dichiarai altre volte che per me lo credo utile alla navigazione; ma disgraziatamente per i comuni desideri, la Commissione nominata d'accordo fra i Ministeri dei lavori pubblici e della marina varie volte ha dichiarato che è un bacino non necessario. Questa è sempre stata la dichiarazione del Ministero della marina, ed io sono lieto oggi di sentire il mio onorevole collega della marina farmi

una raccomandazione al riguardo, perchè ciò mi dimostra che una certa maggiore inclinazione a valutare la cosa nel senso desiderato dall'onorevole Elia si è venuta introducendo. Io non posso estendermi su questo argomento del bacino di carenaggio di Ancona, perchè dovrei parlare di altri bacini. Sono sicurissimo che tale questione dei bacini attirerà fra non molto l'attenzione del Parlamento, perchè non è possibile che un paese, con tanti chilometri di costa marina possa rimanere con un bacino più o meno servibile per l'ampiezza, a Genova, uno a Livorno, ed uno, speriamo anche a Messina adesso. Io credo che non passerà molto tempo che l'Italia dovrà provvedere almeno a sei bacini di carenaggio, ed occorrerà una spesa di non pochi milioni.

E l'onorevole Elia ha sentito ieri il ministro delle finanze, il quale chiude la porta almeno per un anno o due, finchè non sia stata interamente compiuta l'abolizione del macinato; ed egli ha assolutamente ragione; e non sarò io certamente che verrò a molestarlo per nuove spese non assolutamente imposte da prime necessità. Dunque, quando ricompariranno gli avanzi crescenti del bilancio, il che speriamo sia presto, sia pure nello stesso anno 1884, la questione dei bacini si farà impellente, e batterà certo alle nostre porte.

In quanto allo stabilimento delle costruzioni in ferro, che io auguro sorga presto, e prospero, nella città di Ancona, per quello che potrà dipendere dalla mia amministrazione, sarà messo nella nota, in cui sono tutti gli altri i quali devono essere favoriti dal Governo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Elia.

Elia. Dalle parole dette testè dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, io rilevo che, da parte sua, riconosce l'utilità assoluta di un bacino di carenaggio in Ancona. E tanto più assoluta, inquantochè io credo abbia informazioni che lo scalo di alaggio, che si propose di fare in Ancona, importava l'impiego di una somma quasi eguale a quella occorrente per un bacino di carenaggio.

Ora, io mi limito a questo: io prego l'onorevole ministro della marineria di unirsi all'onorevole suo collega dei lavori pubblici per mandare una nuova Commissione, la quale, viste le nuove fasi che va ad avere la città di Ancona ed il suo porto, vegga se non sia possibile di conciliare le cose, mettendo da parte lo scalo di alaggio, e costruendo invece un bacino di carenaggio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marineria

Acton, ministro della marineria. Dichiaro che non ho nessuna difficoltà di nominare una nuova

Commissione per esaminare questa nuova costruzione, alla quale accennò l'onorevole Elia.

Elia. La ringrazio.

Presidente. Chieda prima facoltà di parlare. (*Narrità*)

Sono così esaurite le interpellanze degli onorevoli Boselli, Sanguinetti ed Elia.

Ha ora facoltà di parlare l'onorevole Maffi.

Maffi. Mi preme di rettificare un apprezzamento erroneo che ho pronunziato in buona fede nel mio discorso di sabato, parlando del ritardo nella consegna del motore dell'*Amerigo Vespucci*. Io lo aveva qualificato ritardo di qualche mese, mentre invece l'onorevole ministro diceva che il ritardo fu di più di un anno. Io desumeva le mie osservazioni dalle parole della relazione, non riflettendo che la relazione era compilata l'anno scorso.

Giustificato quest'apprezzamento, credo pure mio dovere di rilevare come questo ritardo non ridondi tutto a colpa della casa costruttrice italiana, poichè la cagione principale fu l'indugio troppo prolungato nella consegna dei disegni di dettaglio.

Riguardo alle proposte dell'onorevole ministro, dirò solo ch'io non ho chiesto schiarimenti sul prezzo, ma che ho soltanto fatto delle riserve sul modo con cui le macchine del *Flavio Gioia* e dell'*Amerigo Vespucci* erano segnate in bilancio, certo per un errore tipografico, come macchine diverse; quella, cioè, fatta in Italia era marcata per 1500 cavalli, mentre era marcata per 5000 quella fatta all'estero; quell'errore tipografico potea trarre in inganno qualcuno. Io chiudeva il mio discorso col esprimere la speranza d'ottenere dichiarazioni utili per l'avvenire, e non posso dire che la mia speranza sia stata interamente delusa.

Debbo però far osservare che l'onorevole ministro della marineria, per far breccia, ha citato molti lavori commessi dal suo Ministero in Italia. Certo, se si dovessero enumerare tutt' i lavori commessi in paese, ci sarebbe da fare una litania che durerrebbe delle ore, ma le cifre, le quali ci dicono che circa due terzi delle nostre costruzioni sono commessi all'estero, valgono per me più d'ogni lunghissima litania. Ritornando sul ritardo della consegna delle macchine delle navi ordinate in Italia, domando se il ritardo nella ordinazione del motore destinato alla nave *Andrea Doria* non ritardi la sua costruzione e se sia da attribuirsi ai nostri industriali? Le risposte dell'onorevole ministro furono su tale questione fatte con qualche riserva.

Qui non è il fatto speciale che interessa; è il caso generale che viene caratterizzato da questo fatto. Intanto il Ministero è responsabile degli 8 mesi che ha fatto perdere, dal giorno in cui pro-

poneva la ordinazione, fino ad oggi in cui non è stato ancora confermato. Risparmio alla Camera altre osservazioni, e concludo associandomi alle conclusioni proposte dall'onorevole Nervo. Da qualche amico mi si è detto, non so se sul serio o per celia, che io sarei (appartenendo a questa estrema punta della Camera, che non è certo in odore di santità) la peggiore delle raccomandazioni per la proposta dell'onorevole Nervo; ma non ci credo. Anzi mi riprometto che il patriottismo della Camera vorrà dimostrare come questo consiglio che mi fu dato fosse affatto erroneo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Prinetti.

Prinetti. Non creda la Camera che io voglia rientrare in tutto il pelago di questa ardua e grandiosa discussione, la quale è stata certamente un ottimo risultato ottenuto dalla iniziativa presa dall'onorevole Boselli e colleghi, con la interpellanza da essi presentata. Ma, nel corso di questa discussione, mi è apparso qualche fatto speciale, sul quale io vorrei chiedere all'onorevole ministro dei lavori pubblici, degli schiarimenti. E, prima di entrare a parlare di questo fatto, vorrei io pure, con la mia modesta parola, associarmi ai ringraziamenti ed agli encomi che da diversi preopinanti sono stati rivolti all'indirizzo del Governo, per tutto quanto ha fatto e ha accennato di voler fare ancora, a beneficio dell'industria nazionale. Io credo di poter concludere che si è realmente fatto molto, e di poter sperare che molto si farà.

Ma, discendendo ora a questo fatto particolare e modesto, cui voleva alludere, sono stato colpito, a dir vero, dalla questione sollevata dall'onorevole Sanguinetti, salvo errore, ed alla quale ha risposto l'onorevole Depretis, riguardo al dazio consumo che da alcuni comuni murati viene imposto su qualche materia prima che è importantissima nella vita industriale, segnatamente sul carbone fossile. Ora, io sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Depretis nel ritenere che non era nella legge comunale e provinciale la sede opportuna per provvedere a questo inconveniente; e mi limito a prendere atto delle dichiarazioni del Governo che, o nella revisione della tariffa doganale, o in una prossima legge sul dazio consumo, sarà provveduto affinché quest'inconveniente, che ad ogni modo rappresenta in Italia un caso isolato, venga tolto.

Ma, a proposito del carbone, un altro inconveniente, che mi è apparso di qualche gravità e su cui vorrei modestamente richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, sta nella tariffa di transito, che il carbone paga sulle

ferrovie dell'Alta Italia. A noi industriali questa tariffa sembra molto, ma molto elevata, perchè coi diritti fissi si avvicina, sulle ferrovie dell'Alta Italia, a 7 centesimi per tonnellata-chilometro.

Ora, senza entrare in tutta l'amplissima questione delle tariffe ferroviarie, io credo che sia ormai un assioma generalmente accettato che le tariffe di trasporto delle materie prime, che sono la base essenziale della vita industriale, debbano essere ridotte al minimo, ossia a quel minimo che è costituito dalle pure spese del trasporto, dal prezzo cioè, che è appena sufficiente a remunerare la industria ferroviaria, la quale deve pure trovare nei trasporti che affettua le ragioni della propria sussistenza.

Le ferrovie di altri paesi hanno applicato sui trasporti del carbone fossile riduzioni grandissime; e citerò ad esempio la Compagnia del Gottardo, la quale, alleata colla Compagnia della Germania meridionale, ha, in questi ultimi tempi, ridotto a centesimi $2\frac{3}{8}$ per tonnellata e chilometro la tariffa del trasporto del carbone fossile.

Ora io non credo che sia possibile alle ferrovie dell'Alta Italia di fare un sacrificio così grande. È però certo che se anche in questa rete la tariffa venisse ridotta di tre centesimi, per tonnellata e chilometro, il prezzo del carbon fossile, l'industria italiana ne avrebbe sensibile vantaggio.

Pigliando ad esempio un centro industriale come Milano, il più grande mercato di carbon fossile dell'Alta Italia; possiamo calcolare che si avrebbe, con quella diminuzione, un ribasso di costo di circa cinque lire per tonnellata che rappresentano un risparmio di 40 lire all'anno per cavallo-vapore; il che equivale a dire che uno stabilimento industriale il quale impieghi una macchina da 100 cavalli, ne avrebbe un'economia annua di quattromila lire.

Nè qui è tutto, o signori; poichè ci sarebbe un'altra fonte d'economia colla quale si gioverebbe molto all'industria nazionale; voglio parlare delle spese di scarico del carbon fossile nel porto di Genova.

Io non ho mai capito e non capisco ancora perchè, dopo tutto quello che si è fatto e si va facendo per il porto di Genova, quando si vedono quelle stupende installazioni di binari e di gru che oramai fanno bellissima mostra sulle banchine del porto, si continui poi ancora a scaricare il carbon fossile nel porto di Genova col vecchio sistema, e si continuino a vedere i facchini che colle loro ceste cariche di carbone discendono dai grandi piroscafi per trasportarlo a terra, mentre l'uomo che assiste a quest'operazione, il rappresentante della casa, è spesso seduto all'ombra di una grandissima

gru, la quale quasi sdegnosa assiste a questo mezzo primitivo di scarico.

Ciò costituisce un'altra lira d'aggravio; tutto sommato sono quindi sei lire alla tonnellata. Io non voglio oggi entrare nella grande questione relativa a ciò che il Governo possa fare per venire in aiuto dell'industria nazionale, e mi limito a suggerire un provvedimento molto modesto, ma che pure sarebbe fecondo di utilissimi risultati per i nostri industriali; e su questo provvedimento che credo di facile attuazione, mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Presidente. Ha facoltà di parlar e l'onorevole Luzzatti.

Luzzatti. Io ho domandato di parlare quando ho udito l'onorevole Sanguinetti alludere alla riforma del dazio consumo a tutela dell'industria nazionale; poichè non senza meraviglia mi sono persuaso che con grandissima facilità noi dimentichiamo certe questioni che poi appaiono come nuove.

Fino dai primi atti dell'inchiesta industriale, apparve questo gravissimo inconveniente delle tariffe del dazio consumo, le quali inceppavano la vita delle industrie nel nostro paese. Furono denunziati i guai, e furono argomento di esami profondi e nel Consiglio del commercio, e anche nella Camera.

I relatori delle tariffe doganali più volte li additarono all'attenzione del Parlamento, e furono presentati vari ordini del giorno, i quali diedero occasione a disegni di legge presentati, uno dall'onorevole Minghetti, un altro dall'onorevole Magliani, e uno anche, credo, dall'onorevole Depretis. Questi disegni di legge avevano l'intento d'impedire che fosse tassata la materia prima e la materia ausiliatrice dell'industria. Ora, io pregherei l'onorevole presidente del Consiglio, affinché questo disegno di legge, che è già preparato, poichè fu più volte presentato alla Camera, fosse nuovamente presentato, augurando alla proposta medesima miglior sorte di quegli altri disegni di legge che dal 1874 sino ad oggi vennero davanti a questa Camera col proposito di salvare le industrie da queste fiscalità del dazio consumo.

Oggi, per far bene, non dobbiamo altro che ricordarci di ciò che s'era tentato di fare per il passato.

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

Voci. Non c'è.

Trompeo. Onorevole presidente, se me lo permette, in questo frattempo domanderei di parlare sull'ordine del giorno.

Presidente. Scusi, onorevole Trompeo; ora si tratta del bilancio della marineria; so interrompiamo questa discussione per discorrere anche sull'ordine del giorno, non so come ce la caveremo.

(*Entra nell'aula l'onorevole ministro dei lavori pubblici.*)

Trompeo. Parlerò dopo.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. La questione sollevata dall'onorevole Prinetti ha veramente un carattere d'importanza, non solamente rispetto alle industrie che consumano il carbon fossile, ma anche rispetto al risultato dell'esercizio ferroviario della rete dell'Alta Italia, imperocchè egli, perspicace com'è, sa insegnarmi che c'è anche un'industria diversa da quella che consuma il carbone, ed è l'industria dei trasporti. Ora io sono press'a poco d'accordo con lui che le tariffe ferroviarie dovrebbero, poco su poco giù, contentarsi di cuoprire la spesa dei trasporti. E questo è forse l'ultimo limite del trasporto fatto per conto diretto del Governo; per conto di una società industriale sarebbe quasi inammissibile, perchè altrimenti non avrebbe il margine sufficiente per esserne compensata. Ma l'onorevole Prinetti sa anche insegnarmi che, pur non arrivando al limite a cui egli allude, ma rimanendo in un limite abbastanza remuneratore, questo, tante volte, non può farsi, perchè non si può fare il conto con una tariffa sola, ma bisogna considerarle tutte insieme.

Se, tariffa per tariffa, si dovessero fare delle riduzioni, allora per arrivare a coprire le spese o poco più, bisognerebbe poi potere avere la stessa facoltà di rialzarne altre che non pagano queste spese, o quasi. Per esempio, poichè parliamo dei carboni, il trasporto dei carboni nazionali o meglio delle ligniti è stato ridotto, essendo io ministro e per mio decreto, fino a tre centesimi, se ben ricordo, dai cinque o sei che era prima. Ma si trattava d'industria veramente nazionale, di dare cioè tutto l'aiuto che si poteva allo smercio di questo combustibile nostrano, per vedere di diminuire l'uso dei carboni costosi che ci venivano di fuori; e per questo scopo si poteva anche fare un sacrificio, vale a dire, arrivare a quel limite a cui allude l'onorevole Prinetti, e col quale non si paga la spesa o si stenta a cuoprirla.

Quanto al trasporto dei carboni inglesi da Genova verso Milano, io non ho alcuna difficoltà di confessare che l'esercito delle ferrovie, sia lo Stato sia la Società, ci specula un poco, e ricava quello che può da quella quantità di materia che,

senza essere ridotta all'impossibilità di entrare nel nostro paese con una tariffa di proibizione, pure rende un certo vantaggio; poichè altrimenti, dopo il carbone io potrei indicargli altre dieci o venti materie, le quali hanno una tariffa che potrebbe essere diminuita.

Ma poi, fatto il conto totale dei redditi e delle spese ferroviarie, tenuto conto di quanto lo Stato spende per rimettere in buono stato tutte le ferrovie e fornire il nuovo materiale mobile, si finirebbe per avere una perdita, anche non calcolando gl'interessi del capitale. Questo lo dico per considerazioni generali, non perchè io voglia con ciò stabilire che non si possa far nulla rispetto al trasporto dei carboni inglesi da Genova verso a Milano.

Dirò anzi che saremo pur costretti a fare qualche cosa, perchè la riduzione fatta dalla società del Gottardo pel trasporto dei carboni delle cave tedesche, costringerà forse anche noi a fare una riduzione nei trasporti dal lato di Genova, perchè naturalmente diventa una specie di concorrenza.

Ormai questa questione delle tariffe verrà presto davanti alla Camera; ed in un ordine più generale, potrà essere trattata colla larghezza e competenza necessaria.

Quanto al caso speciale, io non posso far altro che promettere all'onorevole Prinetti di far riprendere in esame questa questione della tariffa dei carboni, che già molte volte è stata studiata, ma che non siamo mai riusciti a risolvere. E se sarà una cosa possibile, vale a dire che non si debba affrontare una perdita gratuita senza necessità e di grande importanza, io cercherò di soddisfare questo desiderio, poichè dal 1878 in poi si vanno facendo spesso delle riduzioni nelle tariffe ferroviarie, e moltissime furono quelle diminuite.

L'onorevole Prinetti ha detto poi giustamente che una lira di più si paga per il metodo adamico dello scarico dei carboni a Genova. È questa una questione nella quale siamo d'accordo, perchè se contro questo metodo egli ha fatto oggi un discorso molto opportuno, contro il metodo stesso io pure lotto da molto tempo, e sarei contento di risolvere la questione con qualche anno di pazienza e di circospezione. L'onorevole Prinetti ha capito che cosa voglio dire. Non dipende da un ordine del ministro; dipende da tradizioni antiche, da interessi che si spostano, da difficoltà che s'incontrano nelle stesse autorità locali. E si capisce che da un lato *video meliora proboque*, ma dall'altro *deteriora sequor*, perchè ci sono gli in-

convenienti locali che non si fanno sparire così facilmente.

Per ciò che concerne l'azienda dello Stato, nessuno paga una lira di più per gli scarichi del carbone; l'inconveniente del pagamento d'una lira di più, accade in quelle parti del porto di Genova dove lo scarico è libero, perchè c'è una zona che è destinata al commercio senza alcun limite e senza ingerenza della strada ferrata. Ognuno scarica in quel luogo dove vuole, e lì subisce la legge che trova; cioè le chiatte, il facchinaggio e simili.

Sulla questione dello scarico nei porti, si è parlato in questa Camera molte volte, e si è raccomandato di provvedere ai servizi cumulativi.

Ebbene, adesso siamo già nel periodo delle raccomandazioni a rovescio e delle proteste; tutti gli spedizionieri italiani sono in apprensione, e per taluni perfino è divenuta ormai un controsenso economico l'ideale di fare un servizio cumulativo direttamente dalle Indie a Basilea. Io adesso non entro ad esaminare le ragioni del pro e del contro, perchè vi è il Consiglio del commercio che credo si radunerà in questi giorni ed esaminerà con molto maggior competenza che io non possa farlo io questa questione.

Ma io ho voluto accennarla, perchè presso a poco è della specie di quelle che difficilmente si risolvono di primo colpo.

A Genova io spero che l'inconveniente accennato andrà restringendosi poco a poco, poichè il commercio in grande non ci avrà a soffrire gran cosa; perchè se adesso è vero che si sono stabiliti binari e macchine, e più se ne aggiungeranno, è anche vero che l'ingombro del cantiere dei lavori occupa un grandissimo spazio del luogo destinato allo scarico. Ma di mano a mano che potrà essere messo a disposizione del commercio, il luogo di scarico dove ciascuno potrà fare gli interessi suoi coi mezzi più perfezionati, io credo che questo inconveniente dello scarico ad ammonticchio potrà sparire facilissimamente; ed io per parte mia assicuro l'onorevole Prinetti che sarò suo alleato per vedere di poterlo rimuovere il più presto possibile.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Prinetti.

Prinetti. Io non posso a meno di ringraziare l'onorevole ministro dei lavori pubblici della gentilezza colla quale ha accolto la mia raccomandazione, ed incoraggiarlo ad insistere in quegli studi che egli promette di fare, perchè credo che la questione delle tariffe ferroviarie sia una questione che verrà dinanzi alla Camera lungamente maturata e discussa, ma che la sua soluzione non sarà così vicina, dovendo essa spostare una quantità di inte-

ressi in un senso o nell'altro. Ora io credo che il carbon fossile sia una materia prima, anzi talmente prima, mi si conceda la frase, talmente generale a tutte le industrie, che se l'onorevole ministro lo faciliterà nei trasporti, non avrà che applausi, e sarà sicuro di non recare che vantaggi; ed io vorrei che la società ferroviaria, anche parlando di considerazioni finanziarie, cercasse la remunerazione dei trasporti da qualunque altra cosa che non siano i carboni.

E poichè mi trovo a parlare, e per non tediare altra volta la Camera, debbo togliere una piccola illusione che mi pare abbia l'onorevole ministro; ed è questa: che il commercio e le industrie, anche di una certa entità, possano sottrarsi all'inconveniente da me deplorato relativamente allo scarico nel porto di Genova, con valersi del servizio cumulativo. Praticamente ciò non mi pare che possa essere, perchè è impossibile che un industriale provveda un piroscampo per volta di carbone; sarebbe una provvista, direi quasi, decennale.

Mi associo anche a quanto ha detto il mio amico l'onorevole Luzzatti, relativamente ai dazi di consumo, sui quali io non aveva parlato, e sarò felicissimo di dare il mio voto a quella disposizione che impedirà per l'avvenire alle città murate di porre dazi che sono un ostacolo allo sviluppo delle nostre produzioni industriali.

Presidente. Così è ultimata la discussione sollevata dall'onorevole Boselli ed altri intorno alle industrie nazionali.

Rimane soltanto un ordine del giorno ed un articolo aggiuntivo dell'onorevole Nervo; e di questi si parlerà quando, ultimata la discussione del bilancio, si dovrà passare ai voti.

Intanto dovrei dar facoltà di parlare al primo iscritto sul bilancio della marineria, che sarebbe l'onorevole Marselli; ma, vista l'ora tarda, rimanderemo il seguito della discussione a domani.

(Molti deputati scendono dai banchi.)

Comunicazioni del presidente.

Presidente. Un momento onorevoli colleghi! Avverto la Camera che sono state presentate e saranno distribuite le relazioni intorno ad una elezione non contestata, del 2° collegio di Foggia, e ad un'altra elezione parimenti non contestata nel collegio di Macerata.

Propongo che queste due elezioni sieno iscritte nell'ordine del giorno di mercoledì in principio di seduta.

Non essendovi obiezioni così rimarrà stabilito. *(Così è stabilito.)*

Discussione sull'ordine del giorno.

Trompeo. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Trompeo.

Trompeo. Domani, nell'ordine del giorno degli Uffici, sono scritti due disegni di legge; uno sulla responsabilità civile per gli infortuni sul lavoro, ed un altro per la istituzione di una Cassa nazionale di assicurazione per gli infortuni stessi.

Questi due disegni di legge, sembrano a me siffattamente connessi fra loro, che per affrettarne col miglior risultato possibile l'esame, crederei utile fossero deferiti allo studio di una sola Commissione. Proporrei quindi che gli Uffici nominassero per questi due disegni di legge un unico commissario.

Presidente. L'onorevole Trompeo, come la Camera ha udito, propone che gli Uffici, i quali debbono nella giornata di domani esaminare i disegni di legge d'iniziativa dell'onorevole ministro di agricoltura, industria, e commercio per la responsabilità dei padroni o imprenditori nei casi d'infortunio, e per la Cassa nazionale di assicurazione per gli infortuni degli operai sul lavoro, nominino una Commissione sola, composta di un commissario per ogni ufficio.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Finzi.

Finzi. Mi spiace dover contraddire all'iniziativa dell'onorevole Trompeo, ma io credo che quei due disegni di legge siano assai distinti fra loro, per cui sarebbe difficile confonderli nello stesso mandato d'esame che dovesse affidarsi ad un solo deputato.

Ma v'è di più. Io credo che gli uffici debbano essere lasciati liberi sia di nominare un solo deputato, sia di nominarne due, a seconda che crederanno più o meno importante la materia su cui porteranno i loro studi.

Quindi pregherei l'onorevole Trompeo di ritirare la sua proposta, o quanto meno prego la Camera di non approvarla.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Trompeo.

Trompeo. Io ho fatto la mia mozione col solo scopo di ottenere che questi disegni di legge potessero avviarsi più rapidamente al loro esame.

L'onorevole Finzi dice: gli Uffici siano essi giudici se debbano nominare un solo commissario. Questo, credo, potrebbe creare molti inconvenienti, poichè, pur rispettando quanto ha detto l'onorevole Finzi, è mio parere che questi due disegni di legge siano strettamente connessi fra loro. Quindi

io insisto nel ritenere che sarebbe molto conveniente, direi anzi necessario, che una sola Commissione esaminasse i due disegni di legge onde evitare ogni maggiore ritardo e meglio armonizzarli fra di loro.

Presidente. Dunque mantiene o ritira la sua proposta?

Trompeo. La mantengo.

Presidente. Verremo ai voti.

Martini Ferdinando. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Martini.

Martini Ferdinando. Io vorrei pregare l'onorevole Trompeo di ritirare la sua proposta. Questa connessione fra le due leggi manca assolutamente, tanto che io credo che alcuni possano, direi quasi, approvare l'un progetto e rigettare l'altro. Come si fa a nominare un solo commissario?

Presidente. Onorevole Trompeo, mantiene ella la sua proposta?

Trompeo. La ritiro.

La seduta è levata a ore 6 10.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione dello stato di prima previsione della spesa del Ministero della marina per l'anno 1883.

2° Discussione di una risoluzione proposta dal deputato Canzi, relativa all'esercizio della tassa dei tabacchi.

3° Discussione di una risoluzione proposta dal deputato Di San Donato concernente l'applicazione della legge sul dazio di consumo. — Svolgimento di una interrogazione dei deputati Placido e Fusco al ministro delle finanze e di una interrogazione del deputato Indelli ai ministri delle finanze e dell'interno.

4° Discussione dello stato di prima previsione dell'entrata per l'anno 1883.

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

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

Pubblicata alle ore 2.