

CCCLXXXVI.

TORNATA DI SABATO 7 FEBBRAIO 1885

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. Dichiarazioni del deputato Capo e del deputato Placido riguardanti la votazione nominale sull'emendamento proposto dal deputato Villa. — Seguito della discussione relativa al disegno di legge sull'esercizio delle strade ferrate — Osservazioni dei deputati Barazzuoli, relatore, La Porta, Picardi e Indelli sull'articolo 106 — Sull'articolo 21 parlano i deputati La Porta, Favale, Maffi, Giordano Ernesto, Baccarini, Roux, Seismit-Doda, Prinetti, Zanardelli, Sanguinetti, Lualdi, Giolitti, Mussi, ed il ministro dei lavori pubblici. — Il presidente annuncia il risultamento della votazione nominale sopra un emendamento del deputato Baccarini. — Annunciasi una interrogazione del deputato Crispi riguardante la politica del Governo in Africa — Osservazioni del ministro degli affari esteri, e dei deputati Comin, Mussi e Parenzo. — Sull'ordine del giorno parlano i deputati Odescalchi, Chigi, Cagnola, Cairoli, Minghetti, Canzi, Toscanelli, ed il ministro degli affari esteri.

La seduta comincia alle ore 2,20 pomeridiane.

Capponi, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente.

Capo. Chiedo di parlare sul processo verbale.

Presidente. Ne ha facoltà.

Capo. Dichiaro che se mi fossi trovato presente alla Camera ieri l'altro, avrei votato in favore dell'emendamento dell'onorevole Villa.

Presidente. Eguale dichiarazione per mezzo di telegramma è pervenuta alla Presidenza per parte dell'onorevole Placido. E di queste due dichiarazioni verrà tenuto conto nel processo verbale, che, non essendovi altre osservazioni, si intenderà approvato.

(È approvato.)

Petizioni.

Presidente. Si dà lettura del sunto delle petizioni.

Capponi, segretario, legge:

3556. Le Giunte municipali di Pozzolo Formi-

garo, Piobesi Torinese e Vico nel Lazio e il Comizio agrario di Cesena, chiedono provvedimenti legislativi a tutela dell'industria agricola.

Congedi.

Presidente. Chiedono un congedo per motivi di famiglia, gli onorevoli: Rocco Pietro, di giorni 4; Placido, di 7. Per motivi di salute, l'onorevole Spagnoletti, di giorni 30.

(Sono concessi.)

Seguito della discussione relativa al disegno di legge sull'esercizio delle strade ferrate.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula e costruzione delle ferrovie complementari.

Come la Camera rammenta, la discussione è rimasta sospesa nella seduta di ieri all'articolo 106

del capitolato, intorno al quale furono presentate diverse proposte di emendamenti.

La Commissione chiese che queste proposte fossero ad essa comunicate, affinchè ne potesse riferire nella seduta di oggi.

Concedo quindi di parlare all'onorevole relatore, perchè riferisca in proposito.

Barazzuoli, relatore. La Commissione si è già riunita insieme ai proponenti, ed ha accolte talune delle proposte da essi presentate; cioè due proposte dell'onorevole Giordano concernenti i giudizi di revocazione ed i giudizi di nullità; una dell'onorevole Indelli avente per iscopo di dichiarare più semplicemente che il collegio arbitrale si occupi soltanto delle controversie, che possono nascere fra lo Stato ed il concessionario, esclusi i terzi.

Pel resto la Commissione ha ritenuto doversi mantenere l'articolo così come l'aveva proposto.

La Porta. (Presidente della Commissione) Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

La Porta. (Presidente della Commissione) Soggiungo, a complemento delle dichiarazioni dell'onorevole relatore, che l'emendamento proposto dall'onorevole Nervo la Commissione non crede che possa trovar posto in questo articolo...

Presidente. Permetta, onorevole La Porta; io la pregherei di differire a parlare dell'emendamento dell'onorevole Nervo.

La Porta. (Presidente della Commissione) Allora parlerò dell'emendamento dell'onorevole Picardi, che si riferisce all'articolo 106. La Commissione ha deliberato di rimettere l'esame di questo emendamento all'articolo 14 del disegno di legge, poichè trattando esso dei rapporti fra Parlamento e potere esecutivo non è nel capitolato il suo posto, ma è nell'articolo della legge che si occupa del collegio arbitrale. Prego quindi l'onorevole Picardi di voler differire il suo emendamento all'articolo 14.

Presidente. Ora do lettura dell'articolo 106 come è proposto dalla Commissione:

“ Le controversie che insorgessero fra lo Stato e il concessionario per l'interpretazione e l'esecuzione del contratto e del presente capitolato e dei relativi allegati, saranno deferite al giudizio di un collegio arbitrale composto di cinque arbitri.

“ Gli arbitri pronunzieranno secondo le regole di diritto, ma le parti potranno d'accordo autorizzarli a pronunziare come amichevoli compositori.

“ I ricorsi in Appello, e in Cassazione, nonchè quelli di revocazione e nullità contro le sentenze arbitrali, saranno deferiti rispettivamente ai tribunali, Corte d'Appello e Corte di Cassazione di Roma.

“ Il Governo ed il concessionario nomineranno due arbitri effettivi ed uno supplente per ciascuno.

“ I nominati eleggeranno il quinto arbitro ed un supplente; qualora non si trovassero d'accordo nella nomina, la Corte di Cassazione di Roma, a sezioni riunite, nominerà il quinto arbitro effettivo, ed un supplente, scegliendoli fra i consiglieri di Cassazione. Il quinto arbitro avrà la Presidenza del Collegio arbitrale.

“ Gli arbitri dureranno in funzione tre anni, e potranno essere riconfermati.

“ Però conserveranno la giurisdizione per le controversie loro già deferite, a condizione che vengano decise non oltre 180 giorni dallo spirare del triennio.

“ La nomina degli arbitri, che per qualunque causa mancassero per completare il Collegio arbitrale, spetterà alle stesse parti o alla Corte di Cassazione, a sezioni riunite, a seconda dei casi.

“ Il Collegio arbitrale avrà sede in Roma.

“ Le controversie saranno portate alla cognizione degli arbitri, con domanda di una delle parti, da notificarsi contemporaneamente all'altra.

“ Allo stesso Collegio degli arbitri si ricorrerà in tutti i casi previsti dall'articolo 473 del Codice di procedura civile.

“ In tutto quanto non sia derogato col presente articolo saranno applicabili le disposizioni del Codice di procedura civile sul compromesso. ”

Onorevole Picardi, ha udito le dichiarazioni che fece la Commissione?

Picardi. Io avevo presentato il mio emendamento allo scopo di limitare la facoltà che si voleva conferire agli arbitri per poter giudicare come amichevoli compositori; ed aveva proposto il mio emendamento all'articolo 106, perchè solo in questo articolo mi par che si parli di detto argomento.

Non ho però difficoltà che il mio emendamento sia rimandato all'articolo 14, comunque in quell'articolo di tal facoltà non si parli; purchè sia bene inteso che la questione non rimane pregiudicata.

Presidente. Rimane inteso che la questione sollevata dall'onorevole Picardi rimane impregiudicata, e viene rimandata all'articolo 14 del disegno di legge.

Onorevole Indelli, Ella aveva proposto che al-

l'articolo 106 della Commissione si sostituisse l'articolo del Ministero. Consente ora sulla nuova dizione che di quell'articolo propone la Commissione?

Indelli. Io mi compiaccio che sia stata modificata in meglio la prima dizione dell'articolo 106; ma, come ho dichiarato questa mattina alla Commissione, non voto quell'articolo, perchè non consento nel principio. Tuttavia ritiro la mia proposta.

Presidente. L'onorevole Bonacci aveva presentato un articolo sostitutivo all'articolo 106.

È presente?

(Non è presente.)

L'onorevole Giordano Ernesto presentò alcuni emendamenti all'articolo 106. Questi emendamenti però non hanno più ragione di essere, perchè compresi nell'articolo nuovamente compilato dalla Commissione.

L'articolo sostitutivo dell'onorevole Bonacci potrebbe però stare invece di quello che era proposto, ed io non posso esimermi dal metterlo a partito. Do lettura della proposta dell'onorevole Bonacci:

“ Le controversie che sorgessero sulla interpretazione o nella esecuzione del contratto, del capitolato, dei relativi allegati, e che per la loro natura spettarebbero alla competenza dei tribunali civili o dei tribunali di commercio, saranno deferiti al giudizio di cinque arbitri da nominarsi a forma di legge.

“ Gli arbitri potranno essere autorizzati a pronunziare come amichevoli compositori. ”

Della Rocca. È stato accettato.

Presidente. In parte sì, in parte no. È perciò che lo pongo a partito.

Chi l'approva sorga.

(Non è approvato.)

Pongo ora a partito l'articolo 106 com'è proposto dalla Commissione e accettato dal Ministero. Ne do nuovamente lettura.

“ Le controversie che insorgessero fra lo Stato e il concessionario per l'interpretazione e l'esecuzione del contratto e del presente capitolato e dei relativi allegati, saranno deferite al giudizio di un collegio arbitrale composto di cinque arbitri.

“ Gli arbitri pronunzieranno secondo le regole di diritto, ma le parti potranno d'accordo autorizzarli a pronunziare come amichevoli compositori.

“ I ricorsi in Appello, e in Cassazione, nonché quelli di revocazione e nullità contro le sentenze

arbitrali, saranno deferiti rispettivamente ai tribunali, Corte d'Appello e Corte di Cassazione di Roma.

“ Il Governo ed il concessionario nomineranno due arbitri effettivi ed uno supplente per ciascuno.

“ I nominati eleggeranno il quinto arbitro ed un supplente; qualora non si trovassero d'accordo nella nomina, la Corte di Cassazione di Roma, a sezioni riunite, nominerà il quinto arbitro effettivo ed un supplente, scegliendoli fra i consiglieri di Cassazione. Il quinto arbitro avrà la Presidenza del Collegio arbitrale.

“ Gli arbitri dureranno in funzione tre anni, e potranno essere riconfermati.

“ Però conserveranno la giurisdizione per le controversie loro già deferite, a condizione che vengano decise non oltre 180 giorni dallo spirare del triennio.

“ La nomina degli arbitri, che per qualunque causa mancassero per completare il Collegio arbitrale, spetterà alle stosse parti o alla Corte di Cassazione, a sezioni riunite, a seconda dei casi.

“ Il Collegio arbitrale avrà sede in Roma.

“ Le controversie saranno portate alla cognizione degli arbitri, con domanda di una delle parti da notificarsi contemporaneamente all'altra.

“ Allo stesso Collegio degli arbitri si ricorrerà in tutti i casi previsti dall'articolo 473 del Codice di procedura civile.

“ In tutto quanto non sia derogato col presente articolo saranno applicabili le disposizioni del Codice di procedura civile sul compromesso. ”

Chi è d'avviso di accettare quest'articolo 106, ultimo del capitolato, voglia alzarsi.

(È approvato.)

Viene ora l'articolo aggiuntivo dell'onorevole Nervo.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Presidente della Commissione.

La Porta. *(Presidente della Commissione)* La Commissione, dopo aver sentito oggi l'onorevole Nervo e gli onorevoli ministri, ha deliberato di lasciare per ora impregiudicato nel merito l'esame dell'emendamento dell'onorevole Nervo, come quello che si riferisce ai rapporti, non tra lo Stato e il concessionario, ma tra il concessionario e i terzi in materia di trasporti e di tariffe. L'onorevole Nervo ha dichiarato di accettare la proposta della Commissione e spero che lo dichiarerà anche alla Camera.

Presidente. L'onorevole Nervo ha facoltà di parlare.

Nervo. Io ho consentito oggi all'osservazione fattami dall'onorevole Commissione, perchè veramente qui si tratta soltanto, come ora osservava l'onorevole presidente della Commissione stessa, dei rapporti fra lo Stato e la Società. Ma consentendo in ciò, desidero che sia inteso che la proposta che si riferisce ai commerci e all'industria faccia oggetto di deliberazione della Camera in occasione della discussione dei due allegati *D* ed *E*.

Presidente. Va bene. Ella si riserva la facoltà di ripresentare la sua proposta quando si discuteranno gli allegati *D* ed *E*. Così rimanendo intesi, passeremo ora all'articolo 21, che è rimasto sospeso.

Rammento alla Camera che intorno all'articolo 21 furono presentate diverse proposte di modificazioni dagli onorevoli Maffi, Giordano, Giolitti ed altri. L'onorevole Demaria propose la sospensione di quest'articolo e la Commissione chiese che le fossero trasmessi tutti gli emendamenti, riservandosi di riferire intorno ai medesimi. Ora essa propone la seguente nuova dizione dell'articolo 21:

“ Per le provviste del materiale fisso e mobile dovrà preferirsi, a parità di condizioni, l'industria nazionale.

“ Le condizioni s'intendono pari, quando il prezzo del materiale nazionale non eccede l'offerta dell'industria estera, aumentata del cinque per cento dell'offerta stessa e delle spese di dogana e di trasporto al luogo di consegna.

“ Il Governo, quando gli sia dimostrato che il prezzo del materiale nazionale, in seguito a regolare licitazione, superi il limite sovraindicato, autorizzerà nelle forme che saranno determinate dal regolamento, la fornitura all'estero.

“ Nessun contratto stipulato dal concessionario, per provviste del predetto materiale all'estero, sarà valido per gli effetti della imputazione del pagamento sui fondi di riserva, sulla Cassa per gli aumenti patrimoniali e sui fondi delle nuove costruzioni, se il Governo non avrà constatato l'adempimento delle condizioni prescritte nel presente articolo.

Presidente. Chiedo di parlare.

Presidente. Dama iscritta a parlare su questo articolo e l'onorevole Roux.

È presente?

(Non è presente.)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Favale.

Favale. Io non ho d'uopo di far notare l'importanza di questo articolo.

Mentre tutte le nazioni grandi e piccole procurano con ogni mezzo di assicurare al lavoro nazionale le provviste dei bisogni interni, e cercano altresì di sopraffare, con combinazioni finanziarie doganali e ferroviarie, le industrie dei paesi vicini, io credo che noi non possiamo lasciar passare questo articolo senza ponderarlo grandemente.

L'articolo, quale ci vien proposto dalla Commissione, non mi pare che possa sufficientemente provvedere alla tutela del lavoro nazionale.

Io non voglio discutere se la protezione del 5 per cento, aggiunto alle spese di trasporto e di dogana, sia sufficiente. La questione sta nel vedere se le guarentigie d'asta siano sufficienti perchè l'industria straniera non possa venire ad invadere il campo nostro.

Io credo che il subordinare all'esito degli appalti queste provviste, in concorrenza con gli stranieri, non sia una garanzia sufficiente, perchè quando noi pensiamo che una Società può avere l'interesse, o la tendenza, perchè gli azionisti sono in maggioranza stranieri o per altri motivi, a preferire il lavoro straniero al nazionale, non è senza fondamento il timore che i fabbricanti italiani sarebbero completamente esclusi, perchè un industriale non può provvedere ad un'amministrazione, quando questa sia malamente disposta a servirsi da lui. La protezione del 5, del 10 o del 12 per cento non è sufficiente; e ciò perchè le clausole dei contratti possono essere così artificiosamente combinate, da potersi interpretare per un appaltatore in un modo, e per un altro in un altro. Per cui chi fornisce ad un prezzo del 10 o 12 per cento minore, può trovarsi in condizioni molto migliori di quello che provvede al 10 o 12 per cento di più.

Io ho qualche esperienza di queste cose. Impeccchè trovandomi molti anni or sono giudice al tribunale di commercio, ho veduto fra le altre una Casa importante, andare in rovina, appunto per aver assunto degli appalti precisamente alle stesse condizioni di altre Case, che invece guadagnarono moltissimo.

Potrei ricordare molti di questi casi, e rammento fra gli altri di un appalto importantissimo in cui si trattava delle provviste di tessuti di cotone e di lana. L'appalto era diviso in parecchi lotti. Or bene questi lotti erano combinati in modo che su taluni articoli vi era molto guadagno, su altri vi era perdita. Vi era poi un articolo del ca-

pitolato, nel quale era detto, che l'amministrazione era in facoltà di richiedere all'appaltatore piuttosto una che un'altra qualità di merce, senza essere obbligata a domandare questo o quell'altro articolo; in somma bastava che l'importo di ciascun lotto stesse presso a poco nei limiti della somma indicata, senza obbligo di richiedere di ciascun articolo la quantità che nel capitolato era specificata solo come norma approssimativa.

Che cosa avvenne? Avvenne che questi lotti furono presi da due Case; all'una di queste si richiesero tutte le merci dove c'era largo guadagno, all'altra dove c'era perdita; per cui dalla stessa impresa, assunta quasi alle stesse condizioni, una ditta ricavò un lucro grandissimo, mentre l'altra cadde irreparabilmente per l'amministrazione stessa.

Potrei citare molte altre di queste artificiose combinazioni, dalle quali apparisce che un industriale non può, quando non è beneviso da una amministrazione, assumere senza pericolo un appalto di provviste per l'amministrazione stessa.

Non si può entrare in paradiso a dispetto dei santi, e questo fatto lo abbiamo veduto anche quando era in vita la Società dell'Alta Italia. Questa Società si provvedeva, si può dire, di tutto il materiale mobile, in Francia; il Governo e la opinione pubblica instavano perchè si rivolgesse per le sue provviste anche all'interno. Che cosa faceva la Società dell'Alta Italia per ischermirsi da questi incitamenti continui?

Affidava qualche provvista ad un fabbricante italiano. Ma questo fabbricante ben conoscendo che si trattava di cosa temporanea, non poteva provvedersi di tutti quei mezzi che sono atti a produrre bene e a buon mercato; quindi i suoi lavori erano più cari e meno perfetti. Allora la Società diceva trionfalmente: Vedete? la industria italiana non può soddisfare alle nostre necessità. Ed aveva ragione; e la Società dell'Alta Italia seguitava a fornirsi all'estero dove i suoi amministratori trovavano il loro tornaconto. Quando infine però il Governo prese l'esercizio della rete dell'Alta Italia, quella industria nazionale che non valeva a soddisfare ai bisogni della Società, soddisfece completamente a tutte le esigenze, provvedendo ottimi lavori ad ottimo prezzo.

Infine, dai tutti i materiali di stoffa che i nuovi abiti di cui si procurano le nostre le provviste sono assai migliori di quelli della Società dell'Alta Italia e costano meno; e questo perchè le nostre ditte fornitrici, persuase che veramente si faceva da senno, persuase che si poteva contare sull'av-

venire, persuase che il lavoro non sarebbe mancato, si posero in grado di soddisfare completamente alle esigenze del servizio ferroviario.

Io ho qui qualche cifra in proposito, e veggo questo: che i veicoli per il trasporto delle merci marcati L. f., che nei cataloghi dell'Alta Italia erano calcolati per un prezzo di 3,618 lire, negli ultimi incanti del 22 novembre 1882, furono aggiudicati per 2,705 lire. Veggo che i veicoli numero 1, che erano portati al prezzo di 3,260 lire, discesero a 2,220, un terzo circa di meno.

Da questo si vede che quando c'è la buona volontà di servirsi del lavoro nazionale, allora l'industria sorge e si fa grande; ma quando v'è la tendenza contraria, quando l'industriale vede che solo a malavoglia a lui si ricorre, non osa fornirsi di tutti i mezzi e meccanismi occorrenti per estendere e perfezionare la sua fabbricazione, come farebbe qualora fosse sicuro dell'avvenire della sua industria.

Del resto, di che si tratta ora qui? Si tratta di spendere i fondi della Cassa degli aumenti patrimoniali, di spendere sui fondi della Cassa di riserva, sui fondi per le nuove costruzioni: ma questi sono evidentemente danari del Governo.

A che dunque noi dobbiamo vincolarci circa il modo di spendere il danaro nostro?

Il Governo che spende deve aver facoltà di provvedersi del materiale ferroviario come gli sembrerà più opportuno; lo provvederà all'interno o lo provvederà all'estero secondo gli parrà più opportuno. Perchè mai, spendendo il nostro denaro dovremo dipendere, dovremo dare dei diritti di ingerenza alle Società di esercizio?

Io veramente non comprendo questo articolo: il Governo è desso che spende il danaro del pubblico; ed essendo danaro del pubblico, il Governo deve anche valutare il vantaggio che esso stesso ricava dall'industria nazionale; dico, che il Governo deve non solo valutare il vantaggio di fare eseguire il lavoro nelle nostre fabbriche, dai nostri operai, ma ancora il vantaggio che ricava dalle imposte che il lavoro nazionale fa entrare nelle sue casse.

E la cifra di queste imposte è molto considerevole; io non saprei calcolarla in una somma precisa, ma certo non può essere notevolissima quando si considera che una fabbrica che produce, per esempio, per l'importo di un milione di pertecchi annui all'anno, non solo paga una somma considerevole per la tassa di ricchezza mobile e per la tassa sui fabbricati e per il dazio sulle materie che servono alla fabbricazione, ma ancora rappresenta tutte le imposte di consumo che pagano al-

meno 500 operai con le rispettive famiglie e persone, che provvedono alla loro alimentazione, alloggio e vestiario.

Se voi considerate queste cose, facilmente comprenderete che anche pagando il 5 per cento di meno all'estero, non siamo compensati dell'imposta che pagherebbe direttamente ed indirettamente l'industria nazionale su quelle provviste. Ma, ripeto, qui si tratta del danaro del Governo, del danaro dei contribuenti, e perchè noi ci vincoliamo a tutte queste formalità, perchè ci vincoliamo a tutte queste condizioni con la Società di esercizio? Hanno forse queste Società qualche interesse, qualche partecipazione di guadagno in queste provviste?

Io spero dunque che la Camera vorrà accettare l'emendamento dell'onorevole Baccarini, col quale non si alterano in alcun modo le condizioni del contratto rispetto alle Società, senza recare ad esse alcun danno; e nello stesso tempo si tutelano i diritti dell'industria nazionale, salvaguardando la dignità del Governo.

Presidente. Onorevole Giolitti, Ella aveva presentato un emendamento all'articolo 21. Intende di svolgerlo ora?

Giolitti. (*Della Commissione*) Se l'onorevole presidente lo permette, siccome l'onorevole relatore è impedito, parlerò dopo; nella duplice qualità, di proponente e di membro della Commissione.

Presidente. Onorevole Maffi, mantiene o ritira il suo emendamento?

Maffi. Lo mantengo.

Presidente. Onorevole Ernesto Giordano, Ella aveva proposto una modificazione all'articolo 21. Ora, dopo la nuova formula dell'articolo per parte della Commissione, mantiene o ritira la sua proposta?

Giordano Ernesto. Siccome l'articolo della Commissione è modificato nel senso della mia proposta, accetto la nuova dizione.

Presidente. Sta bene. Onorevole Baccarini, Ella aveva presentato un emendamento all'articolo 21. La invito a dichiarare se lo mantenga o lo ritiri.

Baccarini. Lo mantengo. Ma lo svolgerei dopo che abbia parlato l'onorevole Roux.

Presidente. Allora do facoltà di parlare all'onorevole Roux.

Roux. La Commissione parlamentare per le convenzioni ferroviarie, nel buono intendimento di soddisfare alle aspettative e alle domande della Camera, ha mantenuto ferma la sostanza dell'articolo 21, aggiungendo solamente che "nessun contratto stipulato dal concessionario, per provviste del predetto materiale all'estero, sarà valido

per gli effetti della imputazione del pagamento sui fondi di riserva, sulla Cassa per gli aumenti patrimoniali e sui fondi delle nuove costruzioni, se il Governo non avrà constatato l'adempimento delle condizioni prescritte nel presente articolo."

Così rimane regola generale la facoltà di servirsi all'estero mediante l'aggio del 5 per cento, e rimane la garanzia che il Governo intervenga per vedere se queste norme siano esattamente mantenute.

Io non so a che giovi questa ingerenza del Governo di vedere e di riconoscere il mantenimento di questa differenza del 5 per cento, quando il vantaggio concesso alla nostra industria è assolutamente insufficiente allo scopo cui si mira.

Il 5 per cento di vantaggio, nessuno vi è che non comprenda quanto possa facilmente essere deluso in una gara. Basti considerare il progresso delle industrie all'estero in confronto di quello delle nostre industrie e tenere a mente la grande riserva che tutti sappiamo esistere nei magazzini fuori del nostro paese, per vedere come questa lieve differenza non valga a garantire il lavoro e le industrie nazionali.

D'altronde noi abbiamo visto che, quando si vogliono eludere le richieste delle industrie nazionali, quando si vuol ricorrere all'estero, allora si ha modo di stabilire commissioni di materiale mobile in misura tale, che i nostri stabilimenti industriali, appena incipienti, non possono soddisfare nè per numero, nè per tempo agli impegni che sono indicati negli appalti. Una leggera clausola può rendere inaccettabile ai nostri industriali quello che può esser buono per gli industriali forestieri. D'altronde vi è il giudizio in massima riservato, nonostante l'emendamento della Commissione, alle Società stesse interessate a servirsi non da noi, ma dagli stabilimenti forestieri.

Ma io poi, dopo la discussione di ieri mattina, appunto sopra l'impianto di un grande stabilimento industriale nel nostro paese, non mi so persuadere come vi siano, per due generi di produzione, due pesi e due misure.

L'onorevole Brin, ieri mattina, domandava come un favore, come una garanzia ed una sicurezza che la fabbrica Armstrong, veniente di fuori, dovesse adoperare le materie prime che sono in paese. Ed a vantaggio di questo stabilimento futuro da crearsi a Pozzuoli ha accordato il 10 per cento di premio sopra le fabbriche estere, purchè la casa Armstrong si fosse servita del materiale greggio del nostro paese.

Ora io domando: perchè per valersi del materiale primo, dell'acciaio, si deve dare un pre-

mio del 10 per cento, e per i servizi delle industrie nostre nazionali, per i veicoli, noi dobbiamo invece accordare solamente il 5 per cento?

Certamente non voglio entrare nella discussione tecnica della produzione dell'acciaio e della produzione dei veicoli; ma, quando si tratta di materiale mobile fisso, è certo che le industrie straniere possono competere molto più vantaggiosamente con noi, che non nella semplice produzione di materia prima come l'acciaio, per la costruzione di cannoni.

Del resto, io sono perfettamente d'accordo coll'onorevole Baccarini, il quale, quando si parla dell'industria nazionale, dice: Libero scambio? Liberisti finchè si vuole, quando si tratta di danaro di privati; ma quando si tratta di danaro dello Stato, di danaro di tutti i contribuenti, il liberismo deve cominciare dalla carità verso i nostri industriali. E poi, oltre al puro oggetto di spendere in paese i danari che dal nostro paese sono estratti, vi è ancora la convenienza politica, vi sono ragioni di economia generale.

Io non comprendo perchè, quando si ha da costruire armi, od altri utensili per la mariniera o per la guerra, noi dobbiamo cercare di produrre quanto si può di queste armi e di questi utensili nel nostro paese, e, quando si hanno da fabbricare strumenti per il servizio pubblico, noi lasciamo con tanta libertà che questi strumenti si debbano cercare solamente fuori del nostro paese, e non si debba cercare ogni modo di farli fabbricare presso di noi. Allorquando voi avete da soddisfare ad un bisogno pubblico, quale è quello dei trasporti ferroviari, io domando se tutti gli strumenti per questo servizio pubblico non abbiano, se non eguale, almeno un'importanza molto prossima a quella dei servizi per la sicurezza dello Stato.

Del resto poi non è vero che da noi non si possa ottenere quel vantaggio che si può ottenere dalle industrie straniere; come del pari mi sembra che si siano già avute prove bastanti che la sola concorrenza dei nostri produttori possa garantire il miglior esito della fabbricazione del materiale mobile fatto nel nostro paese. Infatti dagli appalti del materiale mobile avvenuti dal gennaio 1881 a tutto il 1883 per l'Alta Italia, per 2460 tonnellate in confronto di sole 200 accordate all'industria straniera si ebbe un vantaggio di 1,600,000 lire.

Ora quando noi abbiamo fatti così eloquenti che tornano a tanta lode della nostra industria, mi pare grave torto non ammettere l'esempio de-

gli altri paesi, i quali non vanno a cercare il materiale mobile nei paesi stranieri, ma procurano di averlo fabbricato nel proprio paese; così alla stregua di quest'esempio noi dobbiamo cercare che l'industria del materiale debba nascere e prosperare presso di noi.

Signori, bisogna calcolare che quest'industria del materiale mobile dà lavoro ad oltre 20,000 operai; ora 20,000 operai colle loro famiglie, 20,000 impiegati in quegli stabilimenti grandiosi, come sono da noi, possono produrre assai più alle stesse finanze dello Stato di quello che non porti il 5 per cento su questi acquisti a vantaggio delle Società.

Quindi qui mi pare che non si tratti solamente di libero scambio e di opportunismo. L'abbiamo già detto; non si tratta di un commercio qualunque; si tratta di un monopolio, di un vero servizio pubblico, che deve essere garantito in qualunque tempo ed in qualunque occasione, tanto in pace che in guerra.

Ora, ponendo il caso di una guerra, per cui siano chiuse le ferriere, se voi non avete entro il vostro paese stabilimenti atti a produrre questo materiale, non potrete ricorrere all'industria straniera; ed allora voi non avrete i mezzi di soddisfare ai bisogni maggiori, che nasceranno in quei momenti, perchè vi sarà interdetta l'introduzione dai paesi esteri del materiale occorrente.

Ho già detto che trattandosi di dovere riparare a questi danni col fondo di riserva e colla cassa patrimoniale, non bisogna guardare la questione dal solo punto di vista del maggiore o minore aggio del 5 per cento; ma che debba esaminarsi la questione nel suo complesso, non solo dal lato finanziario, ma anche dal lato economico generale; dal lato politico della convenienza ed anche un poco da quello della dignità nazionale. Quindi la questione economica e la necessità di tenere in casa nostra quelli che vanno a prestare l'opera loro all'estero, come pure la questione politica e la questione della dignità, hanno consigliato di dovere escludere generalmente le industrie estere dalla fornitura degli istrumenti necessari ad un pubblico servizio; fatta però eccezione solamente quando manchi assolutamente la produzione. Ma allora è necessario che il Governo autorizzi le Società a servirsi all'estero.

Io avrei voluto che, proponendo un articolo meglio conforme a quello proposto dall'onorevole Baccarini, lo stesso ministro Genala fosse venuto con le parole, con cui il primo campione del libero scambio patrocinava lo sviluppo dell'industria nazionale, fosse venuto davanti a noi con le parole

del conte di Cavour, il quale diceva: " Quantunque io mi vanti di professare le dottrine della libertà commerciale, debbo però rendere alta giustizia a molte classi dei nostri produttori, i quali se hanno nel passato profittato del sistema di protezione, non ne hanno però profittato dal punto di vista egoistico, ma bensì per isviluppare notevolmente le loro industrie; e non solo nel loro interesse, ma altresì (e questo mi compiaccio a dirlo, ed il posso, perchè ho avuto campo di osservarlo io stesso), ma altresì, ripeto, nell'interesse delle classi operaie; e fra queste classi di produttori i fabbricanti di panni-lana a buon diritto possono annoverarsi fra i primi. "

Ho io stesso visitati alcuni fra gli stabilimenti di questo genere, e posso accertare che se il sistema protettore ha avuto delle conseguenze funeste, ha però avuto il vantaggio di creare nello stato un certo numero di stabilimenti che onorano il paese, e che io credo che possano competere con quelli dell'estero; e questi stabilimenti sono rimarchevoli specialmente pel modo con cui in essi vengono trattati gli operai; sotto il quale aspetto io li credo di gran lunga superiori agli stabilimenti esteri.

Io vorrei invitare l'onorevole Genala a percorrere egli stesso e visitare alcuni di questi nuovi stabilimenti che si sono impiantati con molti sacrifici, per l'esecuzione del materiale mobile fisso; e dopo egli stesso dovrebbe venire a confessare la superiorità di questi nostri stabilimenti. E senza pretendere di attenersi a quel protezionismo, cui alludeva il conte di Cavour, potrebbe persuadersi che il danaro del pubblico speso a vantaggio del pubblico, è opera pratica ed assicura ai nostri stabilimenti il lavoro delle ferrovie.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

Baccarini. Ho parlato tanto, troppe volte forse, sull'argomento dell'industria nazionale, ed anche sull'articolo 21, che quasi mi vergogno di riprendere a parlare; ma vi sono costretto dalla formula presentata, per questo articolo, dalla Commissione e dal Governo, dopo parecchi giorni di meditazioni.

Dappoichè veramente non ho trovato in che cosa consistano le modificazioni introdotte. Ho trovato qualche parola nuova; ma quanto alla sostanza, differenze non ve ne trovo. Direi quasi ch'è rincarata la dose contro le facilitazioni, che io chiedeva a favore dell'industria nazionale.

Le sole parole aggiunte sono quelle dimenticate nella precedente dizione riguardo ai materiali delle nuove costruzioni; ma naturalmente, ancor-

chè non fosse stato detto, anche questi materiali dovevano seguire la condizione dei lavori fatti col fondo di riserva e colla cassa patrimoniale, perchè si tratta di spese dirette dello Stato. Se dunque dalla nuova compilazione dell'articolo io debbo trarre una conseguenza, questa si è: che ora più che mai debbo insistere nel mio emendamento, il quale è di sostanza e non di forma.

Io mi aspettava almeno che la Commissione tornasse alla sua deliberazione, vale a dire che invece del 5 accordasse l'8 di favore all'industria nazionale. Vista la lunga sospensione, la lunga incubazione di questo nuovo uovo, mi aspettava che ne nascesse qualche grata sorpresa; ma mi avvedo che siamo all'antica sostanza, e quasi alle antiche parole, che niente m'interessano. Per me, o signori, ripeto, e in questo caso *repetita juvant*: non è il 5 o l'8 di apparente protezione all'industria nazionale che possa migliorarne le sorti. Ogni condizione di questo genere sarà facilmente elusa da chi non voglia servirsi dell'industria nazionale; e siccome a me piace di giudicare delle intenzioni future dai fatti passati, così esamino qual'è l'inclinazione dei contraenti verso l'industria nazionale, deducendola dal fatto delle loro passate amministrazioni.

Sono costretto a questo riguardo di rammentare alla Camera, che è pur la stessa di allora, la discussione avvenuta il 9 di aprile e il 5 di giugno dell'anno 1883. Allora era fresca la legge del 1881, con la quale, per evitare gl'inconvenienti avvenuti per parte della Società delle Meridionali che non eseguiva la legge del 1865, si erano rinnovati, con parole più sicure o più chiare, gli obblighi suoi, dicendosi nell'articolo 5 della stessa legge: che la Società era obbligata a non andare all'estero semprocchè non fosse provato che gli stessi materiali non si potessero avere ad eque condizioni all'interno. Non si trattava allora nè del 5 nè dell'8, ma di eque condizioni. Ebbene, la Società, non tenendo alcun conto di queste disposizioni, accettate pochi mesi prima, ordinò 1500 vagoni in Germania senza neanche avvertirne il Governo.

E io ricordo che quando l'onorevole Boselli (che mi dispiace non sia intervenuto in questa grave questione, perchè così mi manca il suo validissimo appoggio in argomento di tanta importanza), fece al ministro dei lavori pubblici di allora un'interpellanza a questo riguardo, io fui costretto ad esporre quali erano le risposte date dalle Società alle domande del Governo. E voglio ancora rileggerne un periodo o due, per edificazione di coloro, i quali così leggermente si affidano alla benevolenza delle Società verso le nostre industrie. Ho

ricordato che la Società non poteva andare all'estero se non era provato che ad eque condizioni non potesse servirsi in Italia. Lascio andare che io aveva le prove in mano, procuratemi in quella circostanza, che l'industria nazionale aveva capacità di fare il doppio del lavoro e nello stesso tempo che lo desiderava la Società.

Orbene, quale fu la risposta alle mie lagnanze? La rileggo.

Il presidente del Consiglio di amministrazione della Società delle Meridionali così mi rispondeva:

“ Mi sia permesso di osservare che *equo* viene da *equazione*... ”

La Camera si mise a ridere; ora pare che approvi.

“ ... lo che vuol dire *eguaglianza* e, per vero dire, non vi fu mai fin qui eguaglianza fra le industrie nazionali e le estere, nè per prezzo, nè per bontà di lavoro, nè per esattezza di consegna. ”

Io naturalmente non mi contentai di questa abbastanza sprezzante risposta; ma n'ebbi un'altra poco dissimile, per non dire peggiore:

“ Vostra Eccellenza (scriveva ancora il presidente di quella Società) mi domanda se prima di dare una fornitura all'estero, i fornitori nazionali siano stati interpellati.

“ Se la Società li avesse interpellati, non avrebbero mancato di rispondere alla chiamata, salvo a non consegnare il lavoro o a consegnarlo con forte ritardo... ”

“ Si avvezzi l'industria nazionale a mantenere le sue promesse; abbia il coraggio di non correre all'asta quando sa di non poter fissare i termini per la consegna; migliori le sue costruzioni, modifichi i suoi prezzi, che ora, nonostante i dazi, superano del 10 e anche del 15 per cento i prezzi dell'estero, e allora non correrà pericolo. ”

Da queste parole, o signori, voi vedete che conto fanno delle disposizioni della legge certe Società, e quale sia il loro amore per l'industria nazionale.

E badate che chi parlava così era il capo di una Società che non aveva dato una commissione di dieci centesimi all'industria nazionale, dopo l'obbligo della legge del 1881, e si lagnava dei ritardi delle consegne.

Io vi rammento queste cose, perchè ora date poteri molto estesi a queste Società, non solo per le cose del proprio esercizio, ma perfino per

ciò che voi pagate, a milioni, sulle casse dello Stato.

Con questi sentimenti verso l'industria nazionale, credete voi sul serio che vi basterà l'aver scritto qualche accenno di una preferenza mediante un premio del tre o del quattro per cento, per essere sicuri di aver proprio aiutata l'industria nazionale?

Io mi meraviglio di una cosa sola in questa circostanza, o signori: che l'industria nazionale rappresentata in tutti i suoi rami da persone di moltissima intelligenza, abbia così poco coraggio da non aver fatto sentire, come lo faceva la lega di Manchester, le sue proteste in faccia alla nazione.

Non servono le preghiere e le istanze mellifue e quasi servili che arrivano tutti i giorni ai membri della Camera, di Tizio, di Caio, di Sempronio. Quando si sente la forza dei propri diritti, dovrebbe farsi valere con maggior dignità ed efficacia.

Io sostengo da troppo tempo questi interessi per sentirmi oramai nel diritto di dire, che chi non li sa difendere non avrà a lagnarsi della sorte che gli toccherà più tardi.

Che paragone vogliamo far noi fra le condizioni degli industriali italiani con quello degli industriali esteri, e specialmente della Germania, i quali non hanno tassa di ricchezza mobile, hanno il carbone e il ferro a molto minor prezzo, e pei quali il Governo del loro paese, tanto per assicurare loro il lavoro, trasporta a scolo prezzo di trazione fino al confine italiano, e anche oltre il confine, per le convenzioni colle Società svizzere, i loro prodotti, mentre in Italia si vuol far pagare dalle nostre ferrovie il prezzo ordinario di trasporto dall'officina al luogo di consegna? E tante volte il trasporto dall'officina al luogo di consegna equivale all'intera distanza che corre per far venire la merce dall'estero, perchè voi sapete che in Italia le distanze sono grandi; e si fa presto a percorrere qualche centinaio di chilometri.

Ultimamente la Francia, per assicurarsi contro l'invasione dei prodotti siderurgici della Germania, ha elevato le tariffe doganali.

Eppure gli industriali francesi si trovano in condizioni molto diverse e migliori delle nostre, rispetto agli stessi concorrenti esteri. Per cui non mi so persuadere che non possiamo far lo stesso anche noi. Si dice: voi siete protezionisti. Ed io ripeto quel che dissi già e diceva ora l'onorevole Roux: che cioè, i privati hanno perfettamente ragione di andare a cercare il buon prezzo; che lo Stato ha egualmente ragione di cercare il buon

prezzo; ma che però lo Stato deve fare anche quel che fa l'onorevole ministro della marineria per le industrie che lo riguardano.

Ieri, l'onorevole ministro della marineria, rispondendo a me, diceva che il 10 per cento di premio gli pareva poco per i lavori della marineria. Ma allora, dico io a mia volta, perchè è troppo il 10 per cento per le industrie ferroviarie? Sono esse forse industrie da trascurare?

L'onorevole ministro della marineria si lamentava nella risposta che citai ieri, che dopo avere speso 170 milioni per la marineria, non se ne fosse profittato per aiutare certe industrie alla marineria stessa relative.

Ebbene, in ugual tempo, assai più di 170 milioni si spendono per le costruzioni e per lo esercizio delle ferrovie; e perchè, dunque, anche rispetto alla industria ferroviaria non si professano le stesse idee, dallo stesso banco dei ministri? Sono, forse, cittadini di un'altra nazione quelli che si applicano ai lavori ferroviari, anzi che ai lavori della marineria militare?

Io vorrei che la Camera guardasse un po' al concreto il valore di queste considerazioni: non perchè vengano fatte da me, ma per se stesse. Che importanza hanno questi lavori? Eccola dagli atti del quinto volume pubblicato dalla Commissione, e che è davanti a tutti.

Guardate, onorevoli colleghi, a pagina 258, quali, in risposta ad una mia domanda, furono le spese esposte dalle singole amministrazioni, per lavori ferroviari commessi alla industria nazionale od estera.

Tutto sommato, risulta che nel quinquennio ultimo le Società ferroviarie hanno impiegato 178 milioni, il che vuol dire quasi 36 milioni all'anno in lavori dell'industria ferroviaria. Se hanno impiegati 36 milioni all'anno le ferrovie di cui si parla adesso, quelle che sono nel contratto della Mediterranea, dell'Adriatica, e della Sicula, fra sei o sette anni impiegheranno 45 milioni all'incirca. Or bene, dei surricordati 178 milioni, 98 furono impiegati all'interno, 80 ne furono impiegati all'estero.

Fu già detto che vi sono delle materie per le quali noi siamo tributari all'estero, come le rotaie, le viti, le chioderie, le ruote e altre. Ma io spero che fra pochissimi cesseranno d'essere tributari all'estero anche per questo; poichè con la creazione dello stabilimento di Terni, il paese si saprà mettere in condizione da poter bastare a se anche per le rotaie, almeno per una certa quantità. Nella Liguria poi, e nel Bresciano, ci sono stabilimenti

che sanno così bene fabbricare l'acciaio, che potranno compire l'opera.

Notate poi che sui 178 milioni, l'Alta Italia, le Calabro-Sicule e le Romane ne hanno impiegato 94 all'interno, 65 o 63 all'estero, e le Meridionali, a cui facciamo la cessione adesso, sopra 14 milioni di spese proprie ne hanno commesso 11 milioni all'estero, e 3 soltanto all'interno. Di modo che lo stato di fatto è questo, che, nel complesso, le spese furono fatte: per tre quinti all'interno e per due quinti all'estero; mentre le Meridionali hanno fatto quattro quinti delle proprie spese all'estero, un quinto, per misericordia, all'interno. Il che vuol dire che all'interno non hanno dato altro che le piccole riparazioni, per caldaie, chioderia, ecc.; ma tutto ciò che è veramente cosa nuova, nuove fabbricazioni, l'hanno fatto all'estero.

E perchè vi rendiate ancora un conto più concreto dell'amore nutrito nell'animo di queste Società, per l'industria nazionale, io prendo dalla pagina 452 della relazione, presentata dall'onorevole Genala pel 1883 sulle strade ferrate, queste poche cifre: "Stato del materiale mobile in costruzione nel 1883. All'interno: 28 locomotive; all'estero, 126. Vetture o carrozze, all'interno, 368; all'estero, 29. Vagoni: all'interno, 1100; all'estero, 452." Sentite le Meridionali per quanto hanno partecipato: locomotive all'interno nessuna, all'estero 50.

Dunque in Italia, per le Meridionali, non si fa costruire nemmeno una locomotiva; se ne fanno costruire per tutte le altre reti dello Stato, ma per le Meridionali neanche una.

Carrozze all'interno nessuna, all'estero 29. Vagoni all'interno 24, all'estero 450.

Voi vedete, che, finchè si tratta di amministrazioni dipendenti dallo Stato, esse hanno dato quanto potevano alla industria nazionale; quando poi si tratta delle Società, che sono quelle che si impossessano adesso di tutto ciò che è alla dipendenza dello Stato, hanno mostrato col fatto che non ne vogliono quasi sapere di lavori all'interno.

Qualunque siasi la ragione, è sul serio che vorreste dire che le locomotive e le carrozze fatte per l'Alta Italia e le Romane non corrono bene, come quelle delle Meridionali?

Vi è chi pensa invece che le migliori locomotive, almeno da meci, che corrono sulle ferrovie italiane, sono fatte nelle officine nazionali; e se si sono fatte per 7 decimi delle strade dello Stato, non capisco perchè non si debba poter fare altrettanto per la Società, che pure ne ha l'obbligo fino dal 1862.

Io dico tutto ciò per provarvi a quali tenerezze

affidate l'industria nazionale. Voi vedete quanto il connubio che state per creare sarà di pace e d'amore! Sarà uno di quei matrimoni, in cui fin dal giorno dopo vi sarà il litigio in famiglia, ma ci sarà anche la catena. Ed accadrà all'industria, come a quella povera moglie che non contenta delle parole prese anche le bastonate.

Ormai ho detto abbastanza su questo proposito; troppo anzi; quindi non aggiungo altro. Mantengo però il mio emendamento, il quale non era che la trascrizione dell'ultimo capoverso dell'articolo 2 o 3 del disegno presentato sotto l'amministrazione Depretis nel 1883. E mi dichiaro dolente di aver quasi attenuato il primo mio proposito restringendolo al lavoro pagato direttamente dallo Stato, e lasciando un certo diritto d'apprezzamento alle Società per lavori propri. Dico che quasi me ne sono pentito, dopo aver veduto che la Commissione su per giù ha lasciato le cose come erano, in favore della Società. Ripeto quindi che mantengo il mio emendamento. (*Benissimo!*)

Presidente. Onorevole Vollaro, Ella aveva presentato un emendamento; ma ritengo che la Commissione lo abbia accettato. Ella proponeva la differenza del 5 per cento oltre i diritti di dogana e spese di trasporto, e nell'articolo della Commissione mi pare che questo concetto sia stato compreso.

Vollaro. È diversa la dizione; la sostanza è quella.

Presidente. Ella dunque non insiste nella sua proposta?

Vollaro. Press'a poco il concetto è uguale; non insisto, ma mi riservo di parlarne ancora, occorrendo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Seismit-Doda.

Seismit-Doda. Io ho chiesto di parlare, oltre che per associarmi all'emendamento dell'egregio mio collega ed amico l'onorevole Baccarini, anche, non dirò per protestare contro il Ministero, ma per affermare che le aspettative nostre sono state deluse dall'onorevole ministro Genala, dopo una lunga incubazione di otto giorni sopra questo articolo 21.

È curioso, o signori, a sapersi, *ab origine*, quello che è accaduto a proposito di questo famoso articolo. Nel luglio scorso, quando la Commissione discuteva questo disegno di legge, non fummo noi, gli *ostruzionisti* della minoranza, che proponemmo in vantaggio dell'industria nazionale la differenza dell'otto per cento, in luogo di quella del 5 scritta ora nel disegno di legge; fu un deputato della maggioranza, e, se la memoria non mi tradisce, fu

appunto l'onorevole Giolitti, il quale io spero che, coerente alle eloquenti dimostrazioni fatte allora in seno della Commissione, vorrà mantenere oggi, almeno, la sua proposta dell'otto in luogo del cinque per cento. La Commissione allora fu unanime nell'accogliere quella proposta.

Senonchè corsero di mezzo le vacanze autunnali, e quando la Commissione si riunì di nuovo, nell'ottobre, fu grande la sorpresa della minoranza, di cui io aveva l'onore di far parte, nell'udire, arrivati all'articolo 21, il relatore affannarsi a persuaderci che la differenza dell'8 per cento fosse soverchia e che si dovesse ricondurla al 5 per cento, già proposto dal Ministero. E questo, ripeto, dopo che la Commissione era stata *unanime* a stabilire la misura dell'8 per cento. Io rammento che allora feci mia la proposta di prima, votata dalla Commissione, proposta che, rimessa ai voti, fu subito respinta dai membri della maggioranza.

Ma questo non è che un incidente parlamentare. Quello che ora m'importa di far notare alla Camera è questo: che, quantunque, come ha opportunamente dimostrato l'amico mio Baccarini, la differenza, qualunque essa sia, dell'8, del 5 o del 10 per cento, quando l'articolo resti nei termini ora redatti, permetta di far sì che le provviste si diano piuttosto all'estero, lo avere ripristinato la più ristretta misura del 5 per cento dopo qualche mese d'intervallo, dimostra che fu subito una pressione, la quale non fu per certo parlamentare.

È non era nemmeno una pressione che potesse venire proprio dal Governo, di sua iniziativa, sulla Commissione. È impossibile, io dissi allora, che il Governo nazionale voglia diminuire questa differenza, a danno dell'industria nazionale; no, no, ed anzi credo non sia possibile nemmeno che ciò pretendano i contraenti italiani della *rete Mediterranea*, o della *rete Adriatica*. Evidentemente, havvi qualche interesse, non italiano, che ha soffiato qua dentro, e vuole questa più scarsa misura. (*Movimenti*)

Di questo, per me, non vi ha dubbio; è questa una certezza per me, e diviene tanto più tale dopo questi otto giorni d'incubazione inutile, durante i quali abbiamo sperato che le pressioni, che si sono fatte dall'estero, non avessero il risultato di mantenere la dizione dell'articolo quale viene riproposto dalla Commissione. Poichè invero la Camera vede che non corre alcuna differenza tra il primitivo progetto della Commissione, e la formula attuale, salvochè nella frase aggiunta, per le ordinazioni all'estero, nelle *forme che verranno stabilite dal regolamento*.

Noi sappiamo essere fuori di contestazione, (ed a cui non piace, nol creda; ma io e moltissimi in questo recinto ne siamo convinti) noi sappiamo, dico, che gran parte del capitale impegnatosi per la costituzione della *rete Mediterranea*, è fornito da case bancarie estere.

È una certezza materiale; non avremmo che da citare nomi, se ciò convenisse, e da sfogliare giornali stranieri per dimostrarlo, con indicazione di cifre precise delle quote assunte da quei *partecipanti*, di cui parla il prologo del contratto.

Ma, per noi, è anche una certezza che parecchi *partecipanti* esteri sono pure cointeressati a grandi stabilimenti metallurgici di Francia e specialmente di Germania. E questo spiega il perchè costoro ci tengano tanto a mantenere in iscarsa misura la differenza a favore della nostra industria, ed a mantenere, in genere, la possibilità della preferenza all'industria straniera, anzichè alla nostrana.

Io ricordo l'obiezione che da taluni ci venne fatta: fu fatta nella Commissione, e fu accennata, mi pare, anche dall'onorevole ministro nella discussione generale. Ed è questa: noi siamo i cosiddetti *protezionisti*; e noi non ci preoccupiamo della inutilità dei nostri sforzi, quando pur debbessimo confessare che l'industria nazionale non è sufficientemente agguerrita, da potere bastare a certe provviste di materiale ferroviario.

Ma io mi permetto di credere che il Ministero, adottando quale è l'articolo della Commissione, e non accettando la proposta tassativa dell'onorevole Baccarini, affinchè tutte le provviste, le quali debbano essere pagate sui vari fondi di riserva e per le nuove costruzioni, siano affidate all'industria nazionale, anzichè alla straniera, dà un colpo mortale alle speranze, al lavoro degli industriali italiani. (*Bene! Bravo!*)

Ah! voi ci additate come *protezionisti*, pur sapendo che non lo siamo, perchè vogliamo sorreggere l'industria nazionale in confronto della straniera.

Ebbene; sia pure.

Nella presente controversia noi preferiamo la designazione di *protezionisti*, che ci affibbate, a quella che, per queste *Convenzioni*, rimarrà come un marchio indelebile all'attuale Ministero, di *protezionista dell'affarismo straniero*. (*Senso — Approvazioni*)

Prinetti. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Prinetti.

Prinetti. Io ho udito dall'onorevole Baccarini

censurare coloro che *leggermente si affidano alle nuove Società*.

Ora io non parlo coll'illusione di convincere gli altri, ma mi preme di dire alla buona le ragioni per le quali, pur approvando l'articolo quale è formulato dalla Commissione e dal Governo, non credo di commettere nessun atto di leggerezza, e tanto più mi preme di ciò dire in quanto io sono uno dei rappresentanti di una regione, la quale, se non più, certo non meno di alcun'altra è vivamente interessata nella questione che oggi siamo chiamati a risolvere.

Gli emendamenti che si propongono contro l'articolo formulato dalla Commissione e dal Governo sono di due specie: gli uni tendono a modificare sostanzialmente il sistema col quale si vuole assicurare all'industria nazionale il beneficio dei lavori per le costruzioni delle ferrovie, gli altri invece tendono a modificare la misura della protezione che a questa industria si vuol accordare, ritenendo insufficiente il cinque per cento sancito dall'articolo stesso.

Comincerò ad occuparmi dei primi: ed a questo proposito, dico il vero, non credo che la formola proposta dall'onorevole Baccarini valga ad assicurare maggiormente l'industria nazionale di questo beneficio, di quanto possa valere l'articolo quale è formulato dalla Commissione; e la ragione la trovo nelle ragioni stesse dette dall'onorevole Baccarini.

Egli ha citato l'esempio del modo col quale la Società delle Meridionali applicava la legge del 1881, ed ha citato una interpretazione, che per vero dire si prestava all'ilarità della Camera, allorchè le venne portata innanzi, da essa data alle parole *condizioni eque*.

Ora io domando se interpretazioni di quella natura non potranno darsi allorchè si tratterà di interpretare i *casu eccezionali*.

Non è forse un *caso eccezionale* quello di un materiale che avesse a costare notevolmente più del materiale prodotto in paese?

Questioni di simile natura potranno nascere sempre; ed io credo che valga assai più, a difendere gli industriali italiani, un tasso prefisso di protezione, che non il lasciare in arbitrio delle Società e del Ministero il dire quando questa protezione deva cessare, e quando si deva abbandonare l'industria italiana per ricorrere alla straniera.

Io credo che le nuove Società, le quali sono italiane nell'origine, nei capitali, nelle persone, non avranno un desiderio assoluto, una volontà prestabilita di favorire ad ogni costo i forestieri in confronto dei produttori nazionali; ma ad ogni

modo, se questa volontà, se questo desiderio di nuocere all'industria nostra ci fossero, sarà tanto più facile, per parte del Governo, farvi opposizione quando si tratti di applicare cifre concrete e precise anzichè quando si tratti di interpretare delle parole.

Quanto poi a coloro che credono (ed è questa una delle obiezioni più serie, che sono state rivolte all'articolo in discussione), quanto poi a coloro che credono insufficiente la protezione proposta del 5 per cento, io trovo la risposta nelle parole stesse di uno degli oratori, che hanno combattuto l'articolo, nelle parole pronunciate, se non erro, dall'onorevole Favale; il quale, raccomandando al Governo l'industria nazionale, ha detto che i carri costruiti in Italia costavano il 30 per cento meno di quelli costruiti all'estero.

Ma come? Se l'industria nazionale alcuni anni or sono, secondo ha detto l'onorevole Favale, era in condizioni da produrre al 30 per cento di meno della straniera, io domando: come voi potete temere, o signori, che il 5 per cento oltre il dazio non basti a mettere l'industria nazionale in condizione di sostenere la lotta coll'industria straniera?

Infatti io credo di dovere richiamare l'attenzione della Camera su questo fatto che il 5 per cento in aggiunta al dazio sui materiali porta, tutto sommato, una protezione che oscilla fra il 10 e il 17 per cento.

Ora io comprendo come lo Stato, e le Società che assumono l'esercizio della azienda ferroviaria, debbano usare dei riguardi all'industria nazionale; e debbano tanto più usarli inquantochè io che non sono così ottimista, da considerare le condizioni della industria nostra come l'onorevole Favale, credo necessari ancora dei sacrificii onde essa si sviluppi e davvero si ponga nelle condizioni a cui è arrivata l'industria forestiera; ma non mi sentirei l'animo di imporre ai contribuenti italiani un sacrificio che arrivasse oltre al 17 per cento per ottenere questo risultato. Io credo che il sacrificio, che noi c'imponiamo col nuovo articolo della Commissione, sia sufficientissimo ad ottenerlo.

Io vivo in una regione, nella quale mi trovo a contatto sovente con operai e costruttori, i quali hanno vivissimo interesse ai lavori che vengono appaltati dallo Stato e dalle Società; ed ho acquistato questa ferma convinzione, che non è questione di prezzi e di tutele, perchè l'industria nostra si sviluppi e raggiunga l'industria forestiera. Le condizioni che sono necessarie a questo risultato, a mio modo di vedere, sono altre, ed il

contratto che abbiamo dinanzi in parte le risolve, ed in parte io credo le potrà risolvere il Governo, interpretando con sufficiente larghezza le clausole che noi abbiamo votate.

Dove noi siamo inferiori, non è nel prezzo della mano d'opera, non è nell'attitudine a risolvere i problemi industriali, ma è nell'impianto.

I nostri opifici non sono impiantati come gli opifici esteri; e non possono così impiantarsi, perchè non sono, e non sono mai stati, sicuri del loro avvenire. Opifici di questa natura in Italia, non hanno, e non hanno avuto finora, che un solo cliente, lo Stato o le Società ferroviarie che esercitarono od eserciteranno le ferrovie dello Stato. Bastava il capriccio di coloro che eran chiamati ad amministrare questi enti, perchè da un giorno all'altro le commissioni cessassero. E come volete che in queste condizioni un industriale impieghi capitali imponenti in intraprese, i cui benefici si ricavano solamente a lunga scadenza, le cui ammortizzazioni non si possono compiere che in un lungo ciclo di tempo? Ora col complesso di disposizioni che in parte abbiamo votate in parte stiamo per votare gli industriali italiani saranno sicuri di commissioni abbondanti per un lungo periodo di tempo con una protezione più che sufficiente perchè i prezzi siano remuneratori.

Infatti non solo le ferrovie dovranno provvedersi in Italia a condizioni determinate, ma sono già fin d'ora stanziati i fondi necessari perchè le loro commissioni siano date e pagate.

Io credo che da questo punto di vista la condizione ch'è fatta agli industriali nostri sia assolutamente migliore di quella ch'essi hanno avuto finora, e noi raggiungeremo per l'avvenire dei risultati migliori di quelli raggiunti fin qui. Perchè io sono molto scettico, molto meno ottimista dell'onorevole Baccarini nell'apprezzare le qualità tecniche dei materiali che finora sono stati costruiti in Italia; e credo che non si possa molto facilmente sostenere la tesi che, le locomotive nostre siano migliori delle locomotive forestiere.

Infatti io credo che in Italia siasi costruite delle locomotive, ma non credo che finora siasi impiantato o migliorato l'impianto per la costruzione delle locomotive. Finora si è riuscito a questo: che con grave sacrificio del pubblico erario alcune locomotive si sono costruite in Italia, ma questo non è che un risultato apparente; mentre il risultato sostanziale, vero, quello che consiste nel nascere e nel prosperare di un'industria, nel formarsi di buoni personali tecnici e di buone maestranze, finora non si è ottenuto perchè gli industriali italiani a cui locomotive

dato, salvo casi eccezionali, si sono limitati a rimediare con espedienti momentanei alla scarsità e alla proporzione insufficiente dei loro impianti. Assicurato il loro avvenire, provvederanno a miglioramenti sostanziali; ecco perchè le condizioni che si fanno loro sono migliori di quelle di cui finora hanno approfittato. Onde io voto con piena coscienza l'articolo che abbiamo dinanzi: lo voto tranquillo di rendere un segnalato servizio all'industria nazionale e di tutelare compatibilmente colle condizioni dell'erario pubblico quegli interessi del lavoro che io non ho certo meno a cuore di coloro che voteranno contro. (*Bravo!*)

Presidente. Onorevole Sanguinetti, le spetterebbe la facoltà di parlare per isvolgere il suo emendamento; ma non sarebbe meglio lasciar parlare nella discussione l'onorevole Zanardelli? Lo riserverò il suo diritto dopo.

Sanguinetti. Acconsento.

Presidente. L'onorevole Zanardelli ha facoltà di parlare.

Zanardelli. Io ho chiesto facoltà di parlare durante il discorso dell'onorevole Prinetti, poichè mi sembra che quando dimostrava quello che manca alla nostra industria nazionale, con quella dimostrazione egli abbia inflitto la maggiore condanna alla proposta del Ministero ed all'emendamento della Commissione, abbia recato il più categorico appoggio all'emendamento del mio amico Baccarini.

Io assicuro l'onorevole Genala che io non dubito punto delle sue intenzioni, ho anzi piena fede che queste intenzioni siano pienamente favorevoli ai grandi interessi dell'industria nazionale che può tanto giovare delle somministrazioni di quell'immenso materiale di cui le strade ferrate hanno bisogno.

Ma in pari tempo sono convinto che date le disposizioni dell'articolo 21, di prima, seconda o terza edizione, e date pure queste buone intenzioni, sia proprio più che mai il caso di ricordare il proverbio secondo il quale di buone intenzioni tutto è lastricato l'inferno.

Nè credo che il lastricato dell'inferno possa migliorare per il famoso emendamento che è il parto della montagna, vale a dire per la nuova formula che ci viene ora portata innanzi dalla Commissione.

Io anzi vi dichiaro che mi sento in questa materia ancora più assoluto dell'onorevole mio amico Baccarini. E invero nel suo emendamento, sebbene non voglia farne formale proposta, sarei proclive a cancellare le parole con cui finisce il primo periodo. Mi limiterei a dire: " Per le provviste di

ogni genere, occorrenti all'esercizio, il concessionario dovrà valersi dell'industria nazionale, " omettendo le altre parole: " ogni volta che le provviste siano fatte a carico del fondo di riserva, della Cassa patrimoniale e delle costruzioni di nuove linee. " Imperocchè, e ne dirò i motivi più tardi, non vedo perchè una condizione diversa debba esser fatta alle provviste che si fanno per conto della Società in confronto delle provviste che si fanno per conto del Governo.

V'è anche una ragione estrinseca, se volete, ma assai perentoria e che fu già accennata, parmi, dall'onorevole Baccarini, che mi muove a fermarmi alle parole che ho indicate. In fine dei conti, la proposta dell'onorevole Baccarini, fermandoci a quelle parole, riproduce la originaria proposta ministeriale del progetto Baccarini, progetto che parte quindi e dall'onorevole presidente del Consiglio, e dall'onorevole ministro delle finanze, e dall'onorevole Mancini, come essa partiva dall'onorevole Baccarini e da me. Confesso che io non avea guardato molto al capitolato per l'affitto delle strade ferrate, ma, essendo io vivamente sollecito dell'avvenire dell'industria nazionale, di questo articolo mi ero occupato, e rammento che nel Ministero eravamo tutti d'accordo circa all'articolo del quale si tratta, che, come dissi, è un articolo in origine ministeriale.

Ora, siccome io sono lungi dal credere che possa essere stato l'onorevole mio amico Genala, ch'io reputo sollecito quanto eravamo noi del Ministero precedente per l'industria nazionale, quegli che fece cambiare l'articolo; così è ovvia la conseguenza che il Governo, anche dopo, abbia mantenuto l'articolo nostro, ma ch'esso non sia stato accettato dagli amministratori delle Società, le quali erano estranee al nostro disegno di legge che avevamo proposto alla Camera unilateralmente come tipo normale.

Quindi, se la Camera ripristinasse questo articolo farebbe, in fine dei conti, atto di ministerialismo, (*Si ride*) e sarebbe questa una rivendicazione del pensiero del Governo contro le inesplicabili resistenze delle Società. (*Benissimo! a sinistra*)

Nè allegli a circostanza attenuante l'onorevole Prinetti, essere più efficace l'emendamento della Commissione perchè nell'emendamento Baccarini parlasi di casi eccezionali, i quali, non essendo definiti, potrebbero dar luogo a questioni.

Io non vedo come l'onorevole Prinetti possa giustificarsi in questo modo, mentre l'articolo quale leggesi nell'emendamento Baccarini così si esprime tassativamente ed imperativamente:

“ Per le provviste di ogni genere il concessionario dovrà valersi dell'industria nazionale. ” È vero che dopo verrebbero nell'emendamento medesimo le parole citate dall'onorevole Prinetti: “ In soli casi eccezionali potrà ricorrersi all'industria estera; ” ma l'onorevole Prinetti non ha letto tutto; non ha letto: “ previo assenso del Governo. ” Dunque bisogna che il Governo assenta, perchè sia possibile che l'amministratore delle Società si rivolga all'industria straniera; non sono quindi possibili scappatoie nè controversie perchè le Società devono accettare il giudizio, l'apprezzamento del Governo; e perciò l'onorevole Prinetti non può allegare attenuante che tenga, come si è sforzato di fare per votare contro l'emendamento dell'onorevole Baccarini.

Ma venendo ora al valore intrinseco della disposizione che stiamo discutendo, io sostengo, e mi sarà facile dimostrare, che l'articolo 21, colla sua formola che stabilisce la prelazione a favore dell'industria nazionale sulla base della differenza del prezzo, di un tanto per cento, 5, 8, 10 poco monta, è un articolo in pratica affatto inefficace.

Il dare la preferenza all'industria in ragione del tanto per cento, è in alcuni casi far troppo, in altri far poco o nulla.

Voi potete benissimo avere un'industria, la quale per difetto d'impianto (adopero la frase dell'onorevole Prinetti), per difetto di capitali, per difetto di commissioni ampie, sicure, permanenti, continue, non possa nei primi momenti lottare nemmeno col 20 per cento di beneficio cogli opifici stranieri vecchi, ricchi, potenti, giganteschi che hanno continuità di commissioni copiose.

Ma se voi pure, se le vostre Società fanno o favoriscono l'impianto, danno i capitali, assicurano le commissioni per una serie di anni su ampia scala, riguardo a quei prodotti in specie per i quali abbiamo gli elementi naturali di vita e di avvenire in paese, poichè noi siamo lungi dall'essere protezionisti, non volendo piantare industrie che non abbiano condizioni naturali e normali di florida esistenza nel nostro paese, se così procederete, io diceva, in tal caso dopo pochi anni voi potete star certi, che non il 20 o il 10 per cento, ma sarà esuberante anche il 5, che voi volete accordare.

La via dunque da tenersi è quella tenuta anche nelle leggi che vi ha ricordato l'onorevole Baccarini, nelle leggi che abbiamo fatto a gara un po' tutti a beneficio della industria nazionale, dicendo in modo assoluto che quanto in casa può fabbricarsi si fabbrichi in casa.

Per prendere la più antica di queste leggi, la

legge del 1862, essa ha stabilito che la Società delle Meridionali dovesse fondare in Napoli un grande stabilimento nel quale costruire tutto il materiale necessario alle proprie strade ferrate. Era cosa semplice, netta, precisa, recisa, assoluta.

Questa, ripeto, e non altra è la via da tenere ed applicare ad ogni genere di prodotti. Io parlerò, ad esempio, dei prodotti delle manifatture che conosco più d'avvicino.

Il solo nome di *strade ferrate* basta a dimostrare quanto esse costituiscano una industria che del ferro specialmente ha bisogno. Ora le valli lombarde producono un minerale di ferro che gareggia per qualità perfetta col ferro svedese. Io vorrei rammentare all'onorevole presidente del Consiglio, se fosse presente, una escursione statistico-industriale che facemmo insieme. Saranno forse 24 anni che, recatomi con lui e col compianto generale Bixio all'isola d'Elba, un esperto tecnico francese che è, od era almeno in quel tempo, direttore a Rio di quella miniera ci diceva: Qui abbiamo, è vero, dell'ottimo ferro; ma non c'è confronto col ferro delle vostre valli, col quale può solo competere il ferro di Svezia. ”

E l'onorevole mio amico Brin, a cui devo rendere giustizia poichè egli ha saputo, forse primo, aiutare l'industria siderurgica nelle nostre valli, l'onorevole Brin vi parlò anche ieri della bontà dei prodotti ai quali io accenne.

Perciò non si capisce come da quelle officine non debbano essere in generale somministrati gl'innumerevoli utensili d'ogni genere in ferro fino ed acciaio, di cui hanno d'uso le strade di ferro.

Ivi infatti, come dicevo, è perfetta la qualità della materia prima di cui il Brocchi ha parlato fin dal principio del secolo nella sua reputatissima opera: *Le miniere del dipartimento del Mella*. Ma ivi inoltre abbiamo la mano d'opera non solo abile ed esperta ma ad un buon mercato eccezionale. Il buon mercato della mano d'opera italiana può dirsi oramai più che proverbiale, eccezionale; tanto che ieri ed oggi leggevamo nei giornali che nella stessa Ungheria vi fu una specie di ribellione contro gli operai italiani perchè si contentano di troppo tenue mercede, e sollevazioni e proteste analoghe sono avvenute gli anni scorsi in Francia, sicchè i nostri operai si volevano quasi scacciare, ed è perciò stranissimo che solo presso di noi non si approfitti di questa eccezionale condizione nostra, vale a dire di operai così frugali, così operosi, così virtuosi, così pieni d'abnegazione, che sono perfino oggetto di animadversione perchè di troppo poco essi si accontentano.

Abbiamo adunque perfetta la materia prima, ottirna e invidiabile la maestranza. E che cosa quindi ci manca? Ci manca quello che testè disse l'onorevole Prinetti, il quale dopo avere ciò proclamato conchiuse poi col dichiarare che avrebbe votato quel bell'articolo della Commissione (*Sivide*). Ci manca l'impianto, ci manca la sicurezza delle commissioni. Ed è questo che noi vi chiediamo ci diate, coll'assicurare le commissioni medesime, col far sì che questo materiale, di cui ho parlato, venga prodotto nei luoghi dove vi sono tutti gli elementi per produrlo in modo soddisfacente.

Prinetti. Chiedo di parlare.

Zanardelli. Dateci adunque questo, dateci quello che chiedemmo giorni sono anche per Pietrarsa. Stabilite che i prodotti in ferro vi si debbano fabbricare, senza parlare di un tanto per cento come per Pietrarsa non ne abbiamo parlato, come non se ne è parlato nelle precedenti leggi.

Il tanto per cento come condizione di preferenza, senza le commissioni, senza gli stabilimenti, vi dirò, per non dirvi la parola nuda e cruda e quasi impertinente di canzonatura, vi dirò più cortesemente che sarebbe un circolo vizioso.

Che cosa giova infatti il vostro articolo? Si è parlato continuamente di locomotive. Ebbene, prendiamo ad esempio le locomotive. Come volete che faccia alcuno ad impiantare un'officina di locomotive nel nostro Stato quando può dubitare e temere che per la differenza dell'uno o del mezzo per cento, non abbia ad avere punte commissioni? E se per ciò la fabbrica di locomotive non s'impianta, che cosa mai significa il vostro articolo del tanto per cento, quando si è certi che nessuno in Italia si presenterà ad offrire di costruire locomotive, perchè mancano gli stabilimenti che potrebbero concorrere a disputarle a qualsiasi condizione all'industria straniera? Per ciò vedete che è già molto, se a proposito del vostro articolo, del vostro emendamento, non adopero la parola canzonatura, ma mi limito a chiamare tutto questo un circolo vizioso.

Coloro del resto cui pare troppo grave ciò che noi domandiamo per l'industria nazionale, dovrebbero almeno guardare quello che fanno allo stesso scopo le estere nazioni.

Così ad esempio le Società francesi per i prodotti concernenti l'industria del ferro potrebbero provvedersi più a buon prezzo in Inghilterra e nel Belgio, ma non c'è pericolo che ci pensino nemmeno.

Nelle Compagnie francesi si è soltanto dibattuta una questione che è trattata anche dal

Jacquin il quale è od era direttore di una delle grandi Società ferroviarie di quel paese, la Compagnia dell'Est, nelle sue lezioni sull'esercizio delle strade ferrate; la questione cioè, che consiste nell'esaminare se le Società ferroviarie debbano costruire il materiale in officine proprie, o valersi della industria ordinaria. Ed il Jacquin si pronunzia per questo secondo sistema di commissioni durevoli, permanenti, ma, ben inteso, date in Francia, e dice che con questo sistema delle commissioni permanenti si ottiene anche il vantaggio d'una produzione sorvegliata in quegli stabilimenti da agenti speciali delle Società stabilmente incaricati. E così avrete anche la garanzia di una buona produzione, e non continuerebbe lo sconcio cui si è troppo sovente assistito di una severità inflessibile nei collaudi, e per il ricevimento dei prodotti nazionali, mentre ogni scarto ricevevasi alla buona di Dio, quando trattavasi di prodotti che venissero dall'estero! (*Bene!*)

L'onorevole Demaria l'altro giorno abbondava tanto nel senso di un efficace aiuto all'industria italiana da indursi a dire: io vorrei che obbligaste le Società a fabbricare in paese anche se doveste loro accordare una indennità. Ma che indennità? Se le Società avessero per la vita, la prosperità, il progresso, la dignità della patria un po' d'intelletto d'amore, non si dovrebbe parlare, non dico di indennità, ma nemmeno di un qualunque articolo 21, d'una disposizione di legge per ottenere che le commissioni si diano in paese, come vedemmo non averne bisogno le Società francesi. Sarà dello *chauvinisme*, se volete, ma di questo *chauvinisme*, di questo spirito, di questo sentimento di cittadini, di patrioti, io vorrei che fossero animate tutte le amministrazioni delle Società, e più vorrei che fossero animati tutti i rappresentanti della nazione. (*Bravo! Bene!*)

L'amministrazione dell'Alta Italia invero un certo numero di commissioni di prodotti in ferro alle nostre officine ha dato anche in addietro. Ma per la proposta ripartizione della rete ferroviaria italiana, ripartizione che, sia detto fra parentesi, sarebbe argomento per me sufficiente per indurmi a votare contro le convenzioni, per la proposta ripartizione delle reti in forza della quale l'Alta Italia è spezzata in due monconi, la Lombardia spezzata in due moncherini, la Lombardia orientale è attribuita alla Società delle Strade ferrate Meridionali.

Da ciò che ne viene? Che la Società la quale sarebbe sui luoghi e maggiormente quindi sarebbe chiamata ad ivi dare lavoro, è quella Società che

qui tutti vi dissero e che anche oggi l'onorevole Baccarini, colle cifre alla mano, vi mostrò così ostile all'industria nazionale e per lo meno così restia a valersi di essa.

Vedete dunque quanto più dobbiamo essere spinti a circondarci d'ogni garanzia.

All'onorevole Genala dovrebbe sorridere, come un alto compiacimento, come una nobile ambizione, il pensiero di dar nuova vita alle nazionali officine, ed anche in quelle valli cui io alludo, nelle quali è colpa degli uomini non si secondò l'opera della natura, valli che pur sono sue poichè ad esse dovrebbero attrarre le memorie de' giorni in cui ivi cimentò la vita per l'indipendenza nazionale. Ebbene ritenga che se questo pensiero gli sorride deve abbandonare l'empiastrò dell'articolo 21. (Iarità) E tutti gli emendamenti e sub-emendamenti della Commissione, per conseguenza non sono essi pure che analeghi empiastrò, i quali lungi dal rimediare al male, quasi lo aggravano facendo credere che qualche cosa di efficace per mezzo di essi si faccia, mentre lasciano il tempo che trovano, per cui sono fecondi soltanto di ingenue illusioni.

Quindi se proprio è la sollecitudine delle patrie industrie, se è l'affetto sincero per esse che mosse a parlare gli autori degli emendamenti, non si accontentino di rimedi anodini se non delusorii o irrisorii, ma facciano sì che al pensiero sollecito risponda l'opera efficace, e tornino all'antico, rinnovino con noi le disposizioni delle provvide leggi precedenti sostituendole a quella dettata nelle presenti convenzioni.

Si convinca infine la Camera che a questa grave questione è più che mai applicabile l'antico motto *fit via vi*. Se, la Camera non sa farsi strada colla forza, con una dolce violenza, dolce perchè credo l'onorevole Genala esso pure assai tenero dell'industria nazionale, se non sa farsi strada, ripeto, con questa violenza, armando, proteggendo il Ministero di fronte alle Società, io non so in quale altro caso oserà di esercitare la sua autorità. Ed aggiungerò pure che il Ministero non gliene saprà grado neppure. Volete voi che il Ministero venga a dirvi di abbandonare l'articolo che ha stipulato? Ma volete non ami il Ministero che le Società siano peste in mora di accettare o di rompere tutto in odio al lavoro nazionale?

Io non avrei altro da dire, ma compendiando alcune osservazioni opportunamente fatte in principio di questa tornata dall'onorevole mio amico Baccarini, soggiungo che, se la Camera non sa compiere quest'atto virile, io non vedo davvero a

quale ufficio s'ia essa serbata, non vedo che cosa possano attendere o sperare da essa le classi lavoratrici, che devono essere in cima ai nostri pensieri. (*Vivissime approvazioni a sinistra*)

Presidente. Ora ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti, per isvolgere il suo emendamento.

Sanguinetti. Dirò brevissime parole.

Innanzitutto debbo dichiarare che io ho proposto il mio emendamento in via subordinata a quello dell'onorevole Baccarini, emendato dall'onorevole Zanardelli, perchè io accetto l'emendamento dell'onorevole Baccarini. Ma lo scopo, per cui l'ho proposto, è questo, che, cioè, quando l'emendamento dell'onorevole Baccarini fosse respinto, coll'accettazione del mio si otterrebbe ancora qualche cosa. (*Movimenti*)

Del resto l'emendamento mio non è mio; io non feci altro che adottarlo; ed invero a pagina 197 della relazione ho trovato l'atto autentico di nascita di quell'emendamento; esso è figlio legittimo della Commissione.

Ora, quando l'emendamento Baccarini non fosse approvato, io presento il mio alla Commissione, a lei la parte, quando creda di farla, della madre snaturata che respinge lungi da sé, scaccia e ripudia i propri figli legittimi.

Dopo questo non ho altro a dire; ma resta inteso che il mio emendamento è proposto in via subordinata a quello dell'onorevole Baccarini, che io voterò.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lualdi.

Lualdi. Io mi ero proposto di non aprir bocca nella discussione di questo progetto delle convenzioni ferroviarie, il quale per me è una solenne confessione di impotenza per parte del Governo e dell'Italia. Ma sono stato indotto a chieder di parlare precisamenie quando l'onorevole collega Prinetti, ad appoggiare l'approvazione dell'articolo quale fu proposto dalla Commissione, adduceva argomenti che proprio non facevano che rinforzare quelli espressi dal mio amico Baccarini, su questo argomento, sul quale ha anche parlato tanto competentemente e tanto splendidamente l'amico nostro onorevole Zanardelli. Ma io non parlerò a lungo.

A me preme sottoporre alla Camera una sola considerazione desunta dall'esperienza di questi anni, esperienza che fu rammentata ancora dall'onorevole Baccarini.

Tutti quanti i nostri colleghi, i quali ebbero occasione di trovarsi a contatto con industriali, sempre ebbero ad udire che i loro sforzi per dare

i loro prodotti anche al Ministero della guerra, della marineria, o dei lavori pubblici, venivano resi nulli dal fatto, che qualche volta, quando gli individui preposti agli acquisti, volevano servirsi dell'industria estera, aspettavano agli ultimi momenti in cui il bisogno si presentava pressante, imponendo un termine minimo alla consegna di questi prodotti; e così rendevano impossibile l'adito all'asta ed all'appalto. Ed in queste convenzioni non si stabilisce proprio nulla per evitare queste manovre: mentre l'onorevole Baccarini vi ha con brevi cifre dimostrato, come la sola Società delle Meridionali, in tutti i suoi acquisti, abbia sempre preposta l'estera all'industria del paese.

Noi non dobbiamo dissimularci che la protezione consentita in questo articolo si riduce a nulla; perchè in tutti i grandi stabilimenti costruttori all'estero, c'è la massima di pagare un'alta provvigione a chi dà loro le commissioni; provvigione che supera di tre volte la differenza che viene qui stabilita. Questo è il peggio! ed io ho il coraggio di denunciare questo fatto che spiega il perchè non si voglia profittare dell'industria nazionale; perchè l'industria estera remunera largamente e generosamente i committenti. Ho detto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Prinetti.

Prinetti. L'onorevole Zanardelli mi ha rivolto, con forma squisitamente cortese, delle obiezioni che tendono a distruggere la più gran parte dei ragionamenti che io ho avuto l'onore di svolgere alla Camera.

Conceda la Camera che io brevemente giustifichi le ragioni esposte. Innanzi tutto io rileverò una parola dell'onorevole Zanardelli.

Egli ha detto che egli non vuole il protezionismo. Ma è curiosa! io sono passato fin qui per un protezionista, per un uomo il quale crede che nelle presenti condizioni della industria italiana convenga sorreggerla di fronte alla concorrenza eccessiva, alla concorrenza gravissima dell'industria forestiera.

E non so spiegarmi davvero questo scambio di parti, che tocchi cioè a me di combattere una idea che a me sembra eccessiva di protezione mentre l'onorevole Zanardelli la difende. Infatti tutto il discorso dell'onorevole Zanardelli, a mio modo di vedere, conduce a questa conclusione: che cioè si dovrebbe, in tesi assoluta, accettare il principio che non si debbano fare le provviste del materiale se non dalla industria nazionale, sopprimendo addirittura quell'ultimo comma

proposto dall'onorevole Baccarini, che l'onorevole Zanardelli mi ha accusato di non aver letto, laddove dice: "previo assenso del Governo."

Ora io l'ho letto perfettamente, e credo che se anche questo comma non ci fosse, poichè noi stiamo discutendo delle formule contrattuali, esso sarebbe sottinteso, perchè è evidente che qualora si dicesse che la Società per provvedersi all'estero non può farlo se non in casi eccezionali, ancorchè questo non fosse assentato dalla dicitura dell'articolo, resterebbe sempre al Governo la facoltà, il dovere anzi, di richiamarla all'adempimento di questo che sarebbe un obbligo contrattuale. L'onorevole Baccarini ha lui stesso portato davanti alla Camera fin dal 1883 e dirò quasi denunciato all'apprezzamento della Camera il modo col quale dalla Società delle Meridionali veniva interpretato un patto che su per giù sarebbe di questa natura. Allora si diceva che ad eque condizioni la Società delle Meridionali doveva preferire l'industria italiana; oggi si direbbe che non potrebbe preferire l'industria forestiera, se non in casi eccezionali. Ed io vi domando, all'atto pratico quali saranno questi casi eccezionali? Io credo che sia molto più salvaguardato l'interesse delle industrie nostre, determinando fin d'ora la misura di queste eccezionalità, mi sia permessa la parola. Altrimenti addivenite addirittura al concetto assoluto, e stabilite che mai le Società ferroviarie possano rivolgersi all'estero.

L'onorevole Zanardelli ha citato la Francia e le Società francesi. Io non credo che siavi in Francia il divieto alle Società ferroviarie di provvedersi all'estero. E non è certo per quell'*intelletto di amore*, al quale egli ha alluso, che le Società francesi si provvedono in Francia; ma gli è perchè in quel paese si è giunti poco a poco ad una condizione analoga a quella che si viene creando in Italia. E vi si è giunti mediante dazi sufficientemente elevati sui materiali che servono all'industria ferroviaria. Ora io non invoco dalle Società nostre alcun intelletto d'amore; perchè ritengo che esso non possa giovare all'intento, invoco invece che nei capitoli e nei contratti, si stabiliscano condizioni realmente efficaci per ottenere quegli intenti che noi appunto abbiamo comuni. Or bene, le condizioni che abbiamo innanzi, sono davvero sufficienti allo scopo cui noi tendiamo?

Questo è il vero quesito da esaminare ed io credo di poter rispondere ad esso affermativamente.

Si dice che appunto perchè è necessario facilitare l'impianto di stabilimenti industriali, conviene assicurare loro le commissioni future. E non

si assicurano forse col contratto che ci è proposto? L'industriale che oggi voglia fondare uno stabilimento per fabbricare locomotive, migliori delle forestiere, saprà in base al contratto, quali condizioni sieno fatte alla sua industria; per un periodo di tempo sufficiente ad ammortizzare le spese di impianto ed a trarre un utile sufficientemente remuneratore del suo capitale. Egli saprà che con una differenza del 5 per cento più il dazio, ossia in complesso per le locomotive dal 10 al 13 per cento, se non erro, in confronto dell'industria forestiera, gli è assicurata in Italia una clientela potentissima.

Ma, o signori, se questo non basterà a far nascere l'industria italiana, vorrà dire che bisognerà rinunciare a questo altissimo ideale di un'Italia industriale; perchè io vi assicuro che nessuno di noi industriali ha cominciato l'impianto dell'industria propria in condizioni più promettenti.

Si è detto che l'articolo presentato dal Governo primitivamente si accostava alle proposte sostenute dagli oppositori dell'articolo della Commissione, e che le Società non lo accettarono.

Io non so se ciò sia vero; ma ove fosse vero, io darei ragione alle Società di non avere accettato quell'articolo perchè esse avrebbero così dimostrato di avere dei fatti e delle cose un concetto più chiaro di quello che abbiano gli oppositori, perchè avrebbero dimostrato di voler togliere di mezzo quelle questioni di interpretazione cui hanno alluso gli oratori di quella parte della Camera (*accenna la sinistra*); di volere stabilire fin dove dovevano arrivare i sacrifici dell'erario pubblico per favorire l'industria nazionale di evitare infine quelle contestazioni e quei dissensi che hanno reso in Italia impopolari queste Società.

E valga a giustificazione del mio assunto il fatto stesso che la disposizione di legge, la quale imponeva che, terminato il primo impianto, tutto il materiale ferroviario dovesse provvedersi in Italia, non ha potuto essere adempiuta; e non ha potuto esserlo perchè l'industria italiana non poteva fornire quel materiale a condizioni uguali a quelle fatte dall'industria straniera. E lo Stato e le amministrazioni ferroviarie si sono trovate dinanzi a questo dilemma: o non rispettare questa legge, o avere materiali cattivi, e lavoro mal-fatto.

Dirò di più. Se quella legge fosse stata rispettata, se, nonostante la cattiva qualità, i prodotti forniti dall'industria nostrale si fossero accettati, l'industria stessa non avrebbe segnato quei progressi che ha potuto fare in realtà sotto

il pungolo della concorrenza e che io spero continuerà a fare in avvenire. Voi dovete porre l'industria nazionale in condizione che non soggiaccia nella lotta per la vita, in condizione che non sia schiacciata dall'industria straniera, ma dovete altresì farle sentire lo stimolo della concorrenza, che è il massimo fattore dell'iniziativa individuale.

Nervo. Chiedo di parlare.

Prinetti. L'onorevole Zanardelli ha rammentato le condizioni disagiate di una industria che nelle nostre valli ha splendido tradizioni. Ha rammentato che i preziosi minerali di ferro che noi abbiamo nelle valli bergamasche e bresciane, giacciono in certo qual modo inoperosi. E ha detto, che si deve cogliere quest'occasione per far risorgere questa industria, ed accrescere la ricchezza di quelle vallate.

Provo anch'io un sentimento di grandissimo affetto verso quelle valli, che appartengono, dirò, alla parte del mio paese che mi è più cara, ma non credo che in quest'occasione si possa far qualche cosa di efficace per esse.

La qualità di ferro e di acciaio di maggior consumo per le ferrovie, non può essere raccolta in quelle valli, non può essere in quelle valli prodotta. Perchè se noi vi abbiamo dei minerali eccellenti, vi incontriamo insuperabili difficoltà per produrre a buon mercato il ferro e l'acciaio di cui le ferrovie hanno bisogno.

L'acciaio che noi produciamo in quelle valli è finissimo; ma è forse di acciaio finissimo che abbisognano le ferrovie? Io non lo credo. L'acciaio che serve per le ferrovie è prodotto ad un prezzo, che ormai si confonde con quello del ferro. Dirò di più: molti degli acciai che ci arrivano dall'Inghilterra e dal Belgio, specialmente da quest'ultimo paese, costano meno dei ferri più fini delle nostre valli lombarde: perchè in esse il combustibile inglese non arriva se non a prezzo elevatissimo, ed il nostro va rincarando e scomparendo. Il ferro finissimo noi lo produciamo appunto perchè adoperiamo combustibile locale; ma appunto perchè adoperiamo questo combustibile questo ferro è a prezzo molto più alto che non il ferro o l'acciaio forestieri. Io credo, onorevole Zanardelli, all'avvenire di queste nostre vallate; credo appunto che, di fronte alla tendenza di tutta la grande industria siderurgica dell'Inghilterra e dell'Europa centrale, verso un eccessivo ribasso sovente ottenuto a prezzo di una qualità scadente, le nostre valli abbiano il loro avvenire nella qualità eletta dei loro prodotti. Esse devono raccogliere quella clientela di oggetti fini e

di oggetti piccoli, in cui la qualità è ciò che preme più d'ogni altra cosa, quella clientela, dico, che le industrie siderurgiche inglese e tedesca dovranno man mano abbandonare, appunto a cagione dell'indirizzo che esse hanno assunto. Io non dubito di questo avvenire; e credo che il Ministero della guerra e quello della marineria possano fare per questa industria assai più che il Ministero dei lavori pubblici: perchè nei fucili e nel naviglio si impiegano materiali di ferro e di acciaio assai più fini, assai più costosi di quelli che si impiegano nelle ferrovie.

Quando discuteremo i bilanci della guerra e della marineria, io, forse, richiamerò su questo punto l'attenzione del Governo; ma in questo momento io non credo, nonostante l'amore immenso che io porto, con l'onorevole Zanardelli, a quei nostri simpatici paesi, io non credo che si possa far nulla per loro. Ora credo di aver risposto, se non a tutte, almeno a molte delle obiezioni che cortesemente l'onorevole Zanardelli mi ha rivolto, e di aver provato alla Camera che potrò errare, ma che ad ogni modo io non voto quest'articolo con leggerezza, ma lo voto colla piena coscienza d'aver reso un vero servizio all'industria del mio paese. (Bravo! Bene! a destra.)

Zanardelli. Chiedo di parlare per un fatto personale.

Presidente. Ha facoltà di parlare per fatto personale.

Zanardelli. Dirò una parola sola. La Camera sa che io non sono solito ad abusare della facoltà di parlare; ma mi è impossibile lasciar passare senza una risposta le ultime affermazioni dell'onorevole Prinetti, tante più in quanto partono da chi si dice tanto tenero per le valli lombarde. Quando dopo una simile premessa, si viene a concludere che queste valli non possono somministrare quanto occorre per le ferrovie e che il Ministero dei lavori pubblici non può far nulla per esse, io non posso lasciar passare, ripeto, questa affermazione senza una parola, non dirò di protesta, ma certamente di meraviglia e di rammarico. Osservo però essere tanto lungi dal vero ciò che a disciogliere se stesso disse contro le nostre industrie l'onorevole Prinetti, che, l'egregio ministro dei lavori pubblici e l'onorevole mio amico Valsecchi me ne possono essere testimoni, sta indubitabile e luminoso il fatto che mentre l'onorevole Prinetti dice che non possono fornire materiale alle ferrovie, già fin d'ora, senza bisogno dell'articolo del quale si tratta, ne forniscono quotidianamente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giolitti.

Giolitti. In questo argomento della protezione da accordarsi all'industria nazionale io mi trovo nella singolare condizione che, mentre consento quasi interamente nei concetti espressi dall'onorevole Baccarini e dall'onorevole Zanardelli, vengo ad una conclusione perfettamente opposta alla loro riguardo al modo col quale simile protezione si deve concedere, e riguardo al valore dell'articolo proposto dalla Commissione.

Io non posso convenire nel concetto dell'onorevole Zanardelli, che cioè vi sia incongruenza nell'aver combattuto l'articolo quale era proposto prima dal Ministero e dalla Commissione, e nell'accettare ora questa formola emendata. E per dimostrare che sono coerente a quanto dissi in altra precedente seduta noterò brevemente le differenze che corrono fra l'una e l'altra formola. L'onorevole Baccarini disse che egli non era riuscito a vederle; l'onorevole Zanardelli definì questo articolo il parto della montagna; sia quindi lecito a me il dire quali differenze io riscontri tra la presente e la originaria disposizione, e per quali ragioni simili differenze mi sembrano di grande importanza.

In primo luogo (o questa è una questione più di forma che di sostanza), la Commissione ha accolto l'emendamento proposto dall'onorevole Vol-laro, ed ha redatto il primo capoverso in termini tali da non lasciare più alcun dubbio sulla misura della protezione che si intende di accordare.

In secondo luogo si è stabilito il principio, il quale per me è il fondamento di una efficace difesa delle nostre industrie, che le Società non possano ricorrere all'estero senza avere ottenuto l'autorizzazione preventiva del Governo.

Secondo l'articolo quale è ora proposto dalla Commissione alla approvazione della Camera, prima che si possa ricorrere all'estero è necessario anzitutto che si faccia una licitazione regolare; poi occorre dimostrare al Governo la perfetta regolarità di una tale licitazione; vale a dire, dare al Governo la prova che furono chiamate a concorrere tutte le ditte capaci di fare i lavori occorrenti; è necessario infine di riportare, in seguito a tale dimostrazione, dal Governo la formale autorizzazione di dare le commissioni all'estero.

Tutto questo nell'articolo quale era stato prima proposto alla Camera non c'era; e le Società avevano il diritto di ordinare le forniture all'estero, senza autorizzazione alcuna, rimanendo al Governo solamente il diritto di discutere, dopo avvenuta la fornitura, delle conseguenze del non aver chiamato alla licitazione tutti i fabbricanti del paese.

L'onorevole Zanardelli, così pratico in questioni

legali, comprenderà facilmente in quale difficile posizione si sarebbe trovato il Governo, se la Camera avesse votato l'articolo in quella forma.

Le Società avrebbero avuto il diritto di dare all'estero le forniture, e lo Stato, per rendere efficace il patto stipulato, non avrebbe avuto altro mezzo fuorchè quello di citare in giudizio la Società per farla condannare ai danni. Ma verso chi? E in quale somma? E in base a quali prove? Come avrebbe potuto lo Stato dimostrare con prove legali che in epoca di uno o due anni indietro si sarebbero potuti trovare in paese dei fabbricanti i quali fossero disposti di costruire il materiale occorrente ai patti indicati nel capitolato?

Aggiungasi, che nessuna forma speciale di licitazione era prescritta, cosicchè non si sarebbe mai potuto accusare la Società di violazione del contratto, qualunque fosse stata la forma della licitazione, e per quanto ristretto fosse stato il numero delle fabbriche chiamate a concorrervi.

Ecco infatti quale era la formula del precedente articolo sopra questo punto:

“ Quando sia dimostrato che il prezzo richiesto dai fabbricanti nazionali, in seguito a regolare licitazione, superi il limite sopra indicato, si potrà commettere la fornitura all'estero. „

Qui non era detto nè a chi la dimostrazione si dovesse dare, nè a chi si riferissero le parole: *si potrà commettere*, ed a me par certo che queste parole si sarebbero ritenute riferibili unicamente alle Società, alle quali soltanto è affidata la amministrazione dei fondi di riserva.

Colla nuova formula per contrario il Governo sarà giudice se la licitazione sia stata regolare, se sieno stati invitati ad essa tutti gli industriali nazionali, i quali sono in condizione di fornire il materiale richiesto; e se quindi la Società sia stata posta veramente nella indeclinabile necessità di ricorrere all'estero.

Un'altra differenza c'è tra la nuova redazione e la precedente, ed è questa: che nell'ultimo capoverso fu accettata la proposta dell'onorevole Giordano, il quale aveva giustamente lamentato una lacuna, inquantochè l'ultima parte del precedente progetto parlava soltanto del *materiale rotabile* e quindi aveva per effetto di rendere inapplicabile la sanzione contenuta in quell'ultimo inciso, alle forniture di quel materiale che non cade sotto la denominazione di *materiale rotabile*. Con la nuova forma dell'articolo quella sanzione è estesa a tutto indistintamente il materiale fisso e stabile, e così comprende le rotaie, le piat-

taforme e tutto il resto del materiale che serve all'esercizio delle ferrovie.

Non basta: si è accettata, in questa nuova redazione dell'articolo 21, anche una parte della proposta dell'onorevole Baccarini estendendo la protezione a quella parte del materiale mobile che si deve costruire coi fondi per le nuove costruzioni di ferrovie.

La Camera ricorda che c'è un articolo del capitolato ai termini del quale per ogni chilometro di strada nuova che si apre si devono destinare subito 12 mila lire per la provvista del relativo materiale mobile. Ora questo materiale, che non era compreso nella formula precedente, è invece espressamente indicato in quella che oggi la Commissione vi propone.

Sono adunque cinque variazioni molto importanti che la Commissione introdusse. E la enumerazione di queste variazioni mi pare che giustifichi abbastanza chi accetta ora l'articolo mentre prima non era disposto a votarlo.

Veniamo alle conseguenze dell'articolo quale è ora formulato, e precisamente alla misura della protezione, accordata all'industria nazionale.

Negli allegati delle convenzioni, sono dati diversi esempi; ma io non mi atterrò ad essi, farò il calcolo *ex novo*.

La nostra tariffa doganale stabilisce per veicoli ferroviari un dazio di entrata di 9 lire al quintale per i carri di merci e bagagli, e di 15 lire per le carrozze dei viaggiatori. Questa è però la tassa determinata nella tariffa generale; mentre la tariffa convenzionale, quella cioè la quale, in virtù dei vigenti trattati di commercio, si applica nei rapporti con tutti i paesi che producono materiale ferroviario, è alquanto più mite, e porta 7 lire al quintale per i carri merci e bagagli, e 13 lire per le carrozze di viaggiatori.

Secondo questa tariffa doganale il dazio è proporzionato al peso, non è cioè *ad valorem*, perchè di questi dazi non ne abbiamo più nelle nostre tariffe.

Secondo i calcoli fatti nella relazione, intorno al valore delle carrozze e dei carri per le ferrovie, la misura del dazio relativamente al valore verrebbe ad essere la seguente:

Una carrozza, per esempio, di prima classe che costa 12,600 franchi e pesa 9 tonnellate in media, avendo una protezione di 13 lire a quintale (il che vuol dire 130 lire a tonnellata,) avrà una protezione doganale di 1170 lire. Aggiungiamo ora il 5 per cento del valore, che è la protezione speciale aggiunta dall'articolo che stiamo discutendo, cioè 630 lire, e noi avremo che una carrozza di

prima classe la quale costa lire 12,600 sarà pagata al produttore nazionale 1800 lire di più di quello che si pagherebbe al produttore straniero.

A questa protezione occorre poi aggiungere altri due elementi che la accrescono notevolmente. Vi è, cioè in primo luogo la spesa di trasporto, essendo evidente che in media i produttori nazionali sono più vicini al luogo di consegna, di quel che lo siano i produttori stranieri.

Vi è infine un'altro elemento di protezione che dipende dal modo di applicazione dei dazi doganali e della protezione speciale del 5 per cento; ed ecco in che consiste. Nella fabbricazione delle carrozze vi sono alcuni pezzi, e l'ha detto anche l'onorevole Baccarini, i quali non si costruiscono tra noi, e che i nostri fabbricanti traggono dall'estero. Ora noi concediamo col presente articolo la speciale protezione del 5 per cento anche a questa parte della carrozza, la quale è stata comprata all'estero; così il nostro fabbricante ha la protezione del 5 per cento sulla intera carrozza, mentre una parte sola fu da lui costruita.

Farò ora un calcolo sulla misura della protezione che dall'articolo della Commissione deriva riguardo ai carri per le merci. Un carro di merci il quale costa al massimo lire 4200, è del peso di quattro tonnellate e mezza, vale a dire di 45 quintali.

Il dazio doganale, essendo di lire 7 al quintale, viene ad essere in totale di 315 lire; il 5 per cento rappresenta 210 lire, si ha così un totale di 525 lire, le quali si pagano al produttore nazionale in più di quel che si pagherebbe al produttore estero. Così per quei due titoli soli si ha già una protezione del 12 per cento oltre le spese di trasporto, ed oltre agli altri elementi che ho spiegati poco fa, quando parlai delle carrozze per i viaggiatori.

Qui però io trovo un valido alleato, sul quale non aveva assolutamente fatto calcolo per le mie dimostrazioni; voglio dire l'onorevole Favale.

Favale. Chiedo di parlare.

Giolitti. (*Della Commissione*) Egli ha detto che da qualche anno in qua (e questo è vero) il valore del materiale ferroviario, e specialmente dei carri per le merci è diminuito di molto. Egli ha narrati casi d'aste, nelle quali i carri delle merci sono discesi ad un prezzo poco superiore alle lire 2000.

Ora quale è la conseguenza di questo ribasso di prezzo riguardo alla misura della protezione derivante dal dazio doganale? È un conto presto fatto.

Il dazio doganale, come ho detto, è calcolato sul peso, cioè a 7 lire ogni quintale per i carri. Si

è ridotto a metà il prezzo, ma non è ridotto a metà, che io mi sappia, il peso di questi vagoni! Ora, se il prezzo è di duemila lire per un carro che pesi 45 quintali, anziché di 4000 come io calcolava prima, è evidente che restando il dazio doganale sempre nella stessa misura di lire 315, esso rappresenterà non più il sette e mezzo, ma il 15 per cento del valore.

Dunque, trattandosi di carri del valore di quelli indicati dall'onorevole Favale, noi abbiamo il 15 per cento di dazio doganale, e più il 5 per cento aggiunto da questa legge, vale a dire abbiamo una protezione del 20 per cento, oltre alle spese di trasporto, e oltre a quell'altro elemento che deriva dai pezzi che si provvedono dall'estero.

A me pare veramente che, per quanto si possa essere favorevoli alle idee di protezione dell'industria nazionale, non si possa desiderare di più. Io, lo confesso, nelle condizioni attuali del nostro paese riconosco la necessità di tutelare le nostre industrie contro concorrenze straniere aiutate e promosse molto frequentemente con mezzi artificiali, e ricordo che sopra questo punto ho dissentito frequentemente dalle idee dell'onorevole Genala, allora non ancora ministro dei lavori pubblici, quando eravamo membri amendue della Commissione che studiava la revisione delle tariffe doganali; però io non arrivo sino al punto di sostenere che si debba chiudere assolutamente il mercato nazionale e che si debba respingere qualunque prodotto straniero. La proibizione assoluta di qualsiasi concorrenza sarebbe la soppressione di ogni progresso industriale.

Passerò ora ad esaminare se, in confronto col progetto che la Commissione sottopone alla Camera, gli emendamenti proposti dall'onorevole Baccarini e dall'onorevole Maffisiano da accettare.

Il progetto dell'onorevole Baccarini ha una forma, la quale enuncia nettamente, crudamente il concetto di protezione; anzi il concetto di escludere le industrie straniere. Però mi permetta l'onorevole Baccarini di dire che, quando dalla enunciazione del principio si discende all'applicazione pratica, il suo emendamento riesce assai meno efficace nel proteggere le industrie nazionali di quel che lo sia l'articolo proposto dalla Commissione. Un difetto della proposta fatta dall'onorevole Baccarini lo ha già rilevato l'onorevole Zanardelli, quando notò che l'articolo proposto dell'onorevole Baccarini toglieva qualunque protezione per quelle industrie le quali provvedono gli oggetti occorrenti alla manutenzione delle linee, e in generale a tutto quanto deve essere fatto a spese della Società. Difatti, l'emendamento dell'onore-

vole Baccarini parla solamente delle provviste che sono fatte a carico del fondo di riserva, della Cassa per gli aumenti patrimoniali, o delle costruzioni di nuove linee. Io rammento di avere inteso un giorno l'onorevole Baccarini a dire che a lui interessava poco di sapere dove si provvedevano gli oggetti i quali devono essere pagati coi danari della Società; io però credo che tutti gli industriali i quali provvedono questi oggetti non sono certamente della sua opinione, e che troverebbero poco equo il vedersi trattati ad una stregua così diversa da quella che si adopera per gli altri.

Poi la proposta dell'onorevole Baccarini ha un altro difetto molto grave, ed è questo: che non ha alcuna sanzione per rendere efficace il patto di doversi preferire la industria nazionale. L'onorevole Baccarini proclama un principio, ma poi non provvede a farlo eseguire; nella proposta ministeriale, e nella proposta attuale della Commissione la sanzione invece vi è, ed è una sanzione gravissima. Infatti secondo l'articolo che noi vi proponiamo, se la Società non procede nel modo stabilito dal contratto, se non chiama con regolare licitazione gli industriali del paese, se non riporta la autorizzazione preventiva del Governo, va incontro alla gravissima conseguenza di pagare tutto del proprio. E la gravità di tal patto è evidente. Supponiamo infatti che la Società commetta mille vagoni all'estero i quali costino in media cinque mila lire caduno; in tal caso se la fornitura fosse fatta senza l'autorizzazione del Governo, la Società pagherebbe del suo cinque milioni, anzichè farli pagare sui fondi di riserva, i quali sono denari dello Stato. Io domando che cosa si potrebbe desiderare di più efficace che questa sanzione?

L'onorevole Baccarini invece, lo ripeto, si contenta di proclamare il principio, ma non provvede in nessun modo a renderlo efficace, e questo mi pare sia una lacuna la quale giustifica me se preferisco un progetto il quale ha una proclamazione di principii meno generale e meno assoluta, ma per contro provvede ad una applicazione più precisa, più concreta e soprattutto più efficace.

Ma vi è altro difetto ancor più grave nella proposta dell'onorevole Baccarini. Egli finisce il suo articolo in questo modo:

“ In soli casi eccezionali potrà ricorrersi alla industria estera, previo assenso del Governo. „

Questo articolo darebbe autorità al Governo di autorizzare le forniture all'estero tutte le volte che giudicherà trattarsi di casi eccezionali.

Ora questa parola *casi eccezionali*, che cosa significa? Entro quali limiti si applicherà? Di questo saranno evidentemente giudici i tribunali in caso di contestazione. E trattandosi di materia la quale può avere per la Società delle conseguenze gravissime, non crede la Camera che il Governo di fronte ad un patto così elastico, si troverà nella impossibilità di sostenere le sue ragioni innanzi dei tribunali?

Io ricordo che lo stesso onorevole Baccarini ci disse poco fa che la Società delle Meridionali era riuscita ad eludere completamente un patto scritto nel suo contratto, nel qual patto era detto che la Società dovea provvedere il materiale all'interno, quando poteva avere questo materiale dall'industria nazionale a *condizioni eque*.

Queste condizioni eque non si sono trovate mai. La Società è riuscita, diceva l'onorevole Baccarini, a fare sempre come ha voluto, e non è stato possibile al Governo di costringerla ad una pratica attuazione di quel patto.

Domandi l'onorevole Baccarini ad un giureconsulto se si possa dire più precisa la locuzione *caso eccezionale*, o l'altra *condizioni eque*.

Io dico la verità, quando si tratta di scrivere articoli di contratti, non do alcun valore agli aggettivi, ed agli avverbi, e credo clausole veramente efficaci quelle che si possono concretare in cifre.

Le formule elastiche indeterminate lasciano aperte molte vie per renderle illusorie ed inefficaci.

Ora nella proposta che noi vi presentiamo vi è una misura esatta; abbiamo il dazio doganale, abbiamo il 5 per cento, abbiamo le spese del trasporto lochè equivale ad una protezione assicurata dal 15 al 20 per cento secondo il valore del materiale.

Io credo che se si dicesse agli industriali: scegliete; volete una protezione lasciata in arbitrio del Governo, o volete fissa per contratto, e per 20 anni, una protezione dal 15 al 20 per cento? Io credo che non se ne troverebbe uno il quale preferisse di essere messo in balia del Governo, anzichè avere in un solenne contratto scritta in termini chiari e precisi una misura di protezione, alla quale abbia diritto e sulla quale possa fare per 20 anni sicuro assegnamento.

Ma in questa formola dell'onorevole Baccarini c'è ancora altro pericolo, il quale a me pare molto grave; ed è questo. Qui si lascia al Governo piena facoltà di dare questa autorizzazione, quando riconosca la esistenza di circostanze eccezionali.

In primo luogo nulla di più facile che il far sorgere queste circostanze eccezionali.

Basta non fare le previsioni in tempo; basta fare dei disegni di un materiale nuovo, o diverso dal consueto che le fabbriche non siano preparate a costruire, basta insomma uno di quei tanti mezzi facili ad escogitarsi per rendere difficile la costruzione.

E poi prego la Camera a tenere conto anche di quest'altra circostanza. Quando si dice *il Governo*, in questa materia equivale a dire *il ministro dei lavori pubblici*.

Ora ecco che cosa avverrebbe qualora si adottasse l'articolo proposto dall'onorevole Baccarini. Se noi avremo un ministro dei lavori pubblici, come sarebbe, per esempio, egli stesso, il quale riconosca la necessità di proteggere efficacemente le industrie nazionali, in tal caso verrà impedita qualunque commissione all'estero, si faranno grandi impianti di manifatture e fabbriche d'ogni genere in paese, come se ne sono fatti in questi ultimi anni. (*Interruzione dell'onorevole Baccarini.*)

Io, onorevole Baccarini, riconosco perfettamente i meriti che Ella ha in questa materia, lodo quanto Ella ha fatto, e divido in gran parte i suoi concetti, ma è questione di metodo; è questione di vedere, se si riesca a proteggere meglio facendo come vorrebbe lei, o facendo nel modo che vorremmo noi.

Ritorno alla mia argomentazione. Il Governo è in questa materia rappresentato dal ministro dei lavori pubblici. Un ministro protettore farà sorgere delle industrie su larga scala; cade questo ministro, ne viene un altro libero scambista, supponiamo, assai più dell'onorevole Genala, questo ministro non penserà che alla finanza e dirà: i fondi di riserva sono danari dello Stato, sono danari dei contribuenti, io non voglio trarre dalle tasche dei contribuenti più di quello che è strettamente necessario per i servizi pubblici, e commetto i lavori all'estero se là mi si fanno patti migliori.

In tal caso che cosa succederà? Che tutte le fabbriche impiantate in Italia con la promessa di una protezione, sentiranno mancarsi il terreno sotto i piedi e saranno costrette a fallire.

Le ragioni che ho dette per combattere la proposta dell'onorevole Baccarini, mi dispensano da lunghi ragionamenti per combattere la proposta dell'onorevole Maffi, perchè questa andrebbe molto al di là nella via della protezione, anzi proibirebbe addirittura, in modo così assoluto che se una eguale disposizione fosse estesa alle

altre industrie, sopprimerebbe il commercio internazionale.

Riconosco che il suo sistema sarebbe molto logico; non vi sarebbe certamente da sottiglieggiare sulla portata legale delle parole del contratto. Sarebbe chiaro e netto: non si può andare all'estero, se non *quando sia riconosciuta dal Governo l'impossibilità di ottenere la produzione in paese*.

Vero è che la parola *impossibilità* ha un significato molto largo; ma io non voglio intenderne la portata fino alla esagerazione, perchè non mi piace quel metodo di argomentazione che consiste nello spingere alle ultime conseguenze le proposte degli avversari.

Voglio solamente pregare l'onorevole Maffi a pensare ad una conseguenza della sua proposta. Faccio un esempio perchè il mio concetto riesca più chiaro.

Noi abbiamo in Italia una sola fabbrica di *molle*. Suppongasi votato dalla Camera questo articolo, e così costretti Governo e Società a comprare le *molle* in Italia. Quale sarebbe la conseguenza? Che questa fabbrica potrebbe raddoppiare, quadruplicare il prezzo dei suoi prodotti, potrebbe farceli pagare a peso d'oro; e noi non avremmo altro rimedio se non quello di venire alla Camera a chiedere la deroga della legge votata e la facoltà di andare a comprarle all'estero.

Con quel che dissi ho in parte risposto a molte osservazioni speciali dei diversi oratori che hanno parlato. Mi permetta ora la Camera di spigolare nuovamente qualche obiezione alla quale non mi ha dato opportunità di rispondere l'ordine del mio ragionamento.

L'onorevole Baccarini si è meravigliato che le nostre industrie nazionali non abbiano fatto sentire con più forza ed energia i loro diritti al Parlamento, ed adoperò una parola che mi rincresce di aver sentita da lui. Egli qualificò di *servili* le istanze di questi industriali.

Ora io non posso ammettere il principio che al Parlamento si debba ricorrere con energia, quasi in atto di voler imporre la propria volontà e non posso parimenti ammettere che, quando si ricorre al Parlamento esponendo con calma le proprie ragioni, ciò costituisca un atto servile.

Io credo che al Parlamento tutti indistintamente abbiano il dovere di inchinarsi e di usare rispetto; chi non rispetta il Parlamento manca di rispetto all'intera nazione! (*Benissimo!*)

(*Interruzione dell'onorevole Baccarini.*)

L'onorevole Baccarini mi osserva ch'egli non parlò di Parlamento. Qui stiamo discutendo una

legge in Parlamento: si parla delle domande e delle petizioni che vengono; e a chi vuole l'onorevole Baccarini che ricorressero gli industriali perchè il Parlamento votasse queste convenzioni in modo diverso? Non c'è che il Parlamento a cui si possa rivolgere un cittadino qualsiasi, quando desidera che una legge venga votata in un modo piuttostochè in un altro.

L'onorevole Baccarini poi osserva, e questa è una questione incidentale, che la Società per le ferrovie Meridionali ha dato quasi tutte le commissioni all'estero, e questa è una cosa che deploro anch'io.

Non è però esatta la affermazione troppo assoluta che quella Società abbia dato tutto all'estero. Noi abbiamo qui negli allegati della Commissione l'elenco dei lavori che sono stati dalla Società delle Meridionali commessi ad industriali italiani, e trovo che dal 1° marzo 1882 all'aprile 1883 si sono spese 452,000 lire di locomotive: 1,300,000 lire di veicoli diversi e di caldaie alla ditta Miani e Ventura di Milano; si son date 211,000 lire alle officine di Savigliano e via dicendo. Ma io sono d'accordo con lui nel deplorare che questa Società delle Meridionali non abbia dato più larghe commissioni alla nostra industria nazionale. Ed è appunto per questo che io non mi accontentai di quella frase elastica che c'era nel primitivo progetto, e che ho richiesto ed insistito perchè in quest'articolo si stabilisse l'obbligo per la Società di avere la preventiva autorizzazione del Governo, obbligo questo che la Società delle Meridionali non aveva.

L'onorevole Roux ha domandato per quali ragioni, mentre all'industria del materiale ferroviario si dà una protezione del 5 per cento oltre al dazio, si dia poi una protezione del 10 per cento allo stabilimento Armstrong.

Su questo particolare risponderà il Governo, perchè io non ho studiato le condizioni nelle quali dovrà impiantarsi quello stabilimento. Bensì posso dirgli che è assai difficile in questa materia far dei confronti esatti.

Se il Governo avesse dato ad un'altra ditta fabbricante di materiali ferroviari il 10 per cento, mi unirei a lui per protestare contro la disegualianza di trattamento; ma qui si tratta da un lato di far dei vagoni in cui entra legname, in cui entrano stoffe, in cui entrano moltissimi elementi diversi, dall'altra si tratta di far dei cannoni per la marina da 100 tonnellate, i quali non si sono finora mai fatti in Italia. Mi pare che le condizioni siano così diverse che per trovare

un termine di paragone fra questi contratti ci voglia veramente molta sottigliezza d'ingegno.

Del resto l'onorevole Roux ha concorso a dimostrare in modo efficace come sia sufficiente la protezione accordata all'industrie da questo articolo. Egli ha dimostrato, e con buoni argomenti, che la nostra industria può dare i prodotti a prezzo minore di quel che li dia l'industria straniera. Ora io domando: se la nostra industria oggi è già in condizione di dare questi prodotti a prezzo minore della industria straniera, come si potrà dire insufficiente una protezione del 15 per cento?

L'onorevole Zanardelli ha fatto finalmente una osservazione di natura diversa. Egli ha detto che gli pareva migliore la forma di protezione che era stata adottata nel progetto di convenzioni del 1877.

Io ho qui sott'occhio l'articolo che riguardava l'industria nazionale in quei capitolati, presentati alla Camera il 22 novembre 1877, e lo leggerò perchè è di sole quattro righe.

Zanardelli. Io non ho parlato del progetto del 1877, ma del progetto che abbiamo presentato nel 1883 con gli onorevoli Baccarini, Magliani, Mancini...

Giolitti. Vuol dire che ho inteso male. Parlerò dopo del progetto del 1883; e intanto poichè ho sott'occhio l'articolo del 1877 ne parlerò pure perchè dimostra che abbiamo fatto un gran passo nel senso protezionista dal 1877 ad oggi. Infatti, il Governo allora proponeva unicamente la disposizione seguente:

“ Per le provviste di materiale fisso e mobile il concessionario a parità di condizioni dovrà preferire l'industria nazionale e prescegliere gli stabilimenti che saranno indicati dal Governo. „

Qui non si dava altra protezione se non questa che, a parità di condizioni, si dovesse preferire l'industria nazionale.

Io allora non apparteneva al Parlamento, quindi non posso dire quali idee corressero qui intorno a tale proposta. Ciò che io posso dire si è che degli affari pubblici mi occupava pure, e non ho sentito allora che alcuno indicasse l'articolo che lessi or ora, come un grande difetto di quei contratti.

Quanto al progetto presentato nel 1883 e indicato dall'onorevole Zanardelli il medesimo conteneva la sola e nuda proclamazione della preferenza a darsi alla industria nazionale, rinviando poi ad un futuro capitolato il regolare il modo della protezione stessa. Il capitolato era da fare, ma era poi soprattutto da trovare la Società che lo accettasse. È chiaro dunque che nessuno può con-

siderare quel progetto del 1883 come una soluzione pratica della quistione.

Infine l'onorevole Lualdi, premesso che questo articolo era una confessione d'impotenza...

Lualdi. Il progetto di legge!

Giolitti. Ah! il progetto di legge; siccome ora si stava discutendo solamente di questo articolo, così io riferiva al medesimo il suo discorso.

Egli disse del resto che gli sforzi degli industriali per dare i loro prodotti al Governo erano inutili, perchè c'era l'uso di aspettare all'ultimo momento a dare le forniture, imponendo poi un breve termine per la consegna, cosicchè gli industriali erano posti nell'impossibilità di concorrere alle licitazioni.

Ora se l'onorevole Lualdi leggerà gli articoli 20 e 64 del capitolato che stiamo discutendo, vedrà che ivi si è stabilito doversi fare un bilancio, di biennio in biennio, del materiale che occorrerà, ed essere data al Governo la facoltà di stabilire l'importo delle forniture e l'ordine della loro esecuzione.

In questa materia dunque il Governo ha le più ampie facoltà per impedire quei danni che l'onorevole Lualdi lamenta.

Io credo di aver risposto brevemente a tutti gli oratori, o, almeno, alle obiezioni principali che furono fatte. Io credo che l'articolo, quale è proposto dalla Commissione, sia tutto quel più che è possibile di fare per ottenere il risultato di porre le nostre industrie in condizione da non dover temere concorrenza dall'estero; e anzi in condizioni tali da poter fornire esse sole tutto il materiale di cui le nostre strade ferrate hanno bisogno.

È un fatto che da alcuni anni a questa parte sono sorte in Italia tante fabbriche di materiale ferroviario, e con impianto così largo, da essere in condizione da fornire materiale molto esuberante ai bisogni che noi potremmo avere per molti anni.

E questa circostanza dell'aver noi delle fabbriche di potenza esuberante ai nostri bisogni così da assicurare una concorrenza fra loro, è, a parer mio, la ragione principale che può giustificare Governo e Commissione di avere aderito a concedere una misura di protezione la quale del resto, considerata in sè stessa, secondo le più corrette teorie, anche dei protezionisti, potrebbe essere accusata di esagerazione. (*Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mussi.

Mussi. Io prego la Camera se vuol proteggere efficacemente l'industria nazionale, di usare termini molto incisivi e concreti. Se noi non vogliamo che il lavoro straniero dilaghi la nostra

penisola, se noi vogliamo che l'industria paesana sorga e fiorisca, per rinforzare anche quell'agricoltura, cui fino ad ora non abbiamo saputo accordare che differimenti dopo aver accettato intorno alle condizioni di essa la discussione, facciamo un'opera efficace.

Io sono molto preoccupato di una circostanza, tutta speciale di questo contratto.

Il capitale con cui si dovranno costituire le Società, e specialmente la Mediterranea, non si deve raccogliere in Italia. È notorio a tutti gli uomini di affari che un grosso gruppo di capitalisti germanici, i quali non sono soltanto banchieri ma sono anche sovventori della grande industria ferriera germanica (e non dimenticatevi che la Germania è la patria del ferro e del carbone), vogliono prendere una larga parte nella costituzione di questa Società non soltanto allettati dai vantaggi che la speculazione può rendere per sè stessa, ma anche della massima utilità di assicurare una notevole quantità di lavoro alle grandi ferriere di Germania, che cominciano a difettarne.

Ora, o signori, in questa condizione di cose, non guardate tanto pel sottile alla dottrina rigorosa: procurate di vedere il vero che si asconde e non lasciatevi trascinare dalle dottrine astratte.

Voi comprenderete benissimo che, quando questo capitale sarà, in massima parte, raccolto in quei paesi stranieri, nei quali si ha bisogno di lavoro, questo capitale che, per mezzo dei Consigli di amministrazione, avrà pure la sua voce in capitolo, nell'approvazione e nella consegna del materiale, potrà far chiudere non un occhio, ma tutti e due sulla qualità del materiale stesso. E allora, o signori, voi farete un protezionismo a rovescio: farete la protezione del materiale scadente a beneficio dell'industria straniera. Se è questo che voi volete, io proprio non so ringraziarvi.

Si dice: noi assicuriamo alla industria nazionale un vantaggio del 15 o del 16 per cento. Se i prodotti stranieri fossero migliori o fossero semplicemente uguali a quelli nazionali, io credo che la protezione sarebbe sufficiente; ma non lo sarà più se i rappresentanti degli industriali esteri, faranno in modo che quei capitali, che sono discesi in Italia come le antiche bande nere correvano la nostra patria in altri tempi per isfruttarla in altra maniera, faranno, dico, in modo che quei capitali, nonostante il premio del 15 o del 16 per cento, sieno compensati dalla minore bontà della merce che ci sarà consegnata.

Io non sono molto esperto in queste materie; ma qualche cosa nella mia gioventù ho pure stu-

diato in fatto di discipline naturali, e nessuno sin qui ha osato dire che il ferro italiano sia inferiore al ferro germanico.

Il ferro spatico delle valli bresciane è ritenuto, come ben disse l'onorevole Zanardelli, uno dei migliori. E mi dolgo di non potere evocare dalla tomba l'onorevole Sella, distinto naturalista e mineralogista, il quale insegnerebbe su questo, e forse sarebbe un po' creduto anche su quegli altri banchi della Camera (*Accennando alla destra*), seppure su quei banchi c'è ancora tempo di discutere qualche cosa e di non accettare come assolutamente indiscutibile tutto ciò che si propone dal Ministero.

Ora io ho udito l'onorevole Prinetti supporre che, non solamente la nostra industria non potrebbe fornire sufficiente materiale, ma che potrebbe dare un materiale più scadente. Ora, quando si tratta specialmente di materiale metallurgico, voi comprendete benissimo che la bontà della materia prima, cioè del ferro, è la prima circostanza che vi assicura della bontà del prodotto che vi è consegnato.

E voi comprendete benissimo come il prodotto germanico, lavorato bene quanto a lavorazione industriale, ma meno buono per la natura intrinseca del materiale....

Prinetti. Chiedo di parlare per fatto personale.

Mussi.... potrà molte volte ragguagliare perfettamente quella differenza di prezzo che voi, soltanto di nome, ma non di fatto, assicurate all'industria nazionale.

Si dice: ma l'industria nazionale non ha modo di svolgersi. Ed io non accetto nemmeno questa affermazione. Io so che alcuni industriali che ebbero l'onore di sedere in questa Camera, e ricordo il nostro ex-collega ed ottimo patriotta Glisenti, hanno in questo anno, forse proprio in questi mesi, fatte enormi spese per mettere i loro stabilimenti alla portata di produrre appunto questa materia prima, ricercata dalle ferrovie.

Io credo che il Glisenti stia per ammannire un maglio di 20 tonnellate, che sarebbe il maggiore in Italia. Ma voi comprendete benissimo come l'industria straniera, sapiente e sagace nella lotta per l'esistenza che si impegna nel campo della industria, farà nei primi momenti tutti i sacrifici, tutte le sue prove, per far mancare il lavoro a questo Ercole fanciullo, che, se voi non lo sapete allattare, morirà di fame e farà morire di fame il vostro bilancio. Io mi permetto in proposito d'essere molto meravigliato di avere udito dall'onorevole Giolitti, mente acutissima, analizzatore formidabile, debellatore abilissimo delle argomen-

tazioni altrui, un esempio strano. Egli ha detto: " In Italia vi è una sola fabbrica di molle; se si proibisce alle Società di comprare le molle all'estero, la fabbrica italiana potrà raddoppiare, quadruplicare, quintuplicare il prezzo delle molle. No, onorevole Giolitti. Se questa Società avrà un privilegio, o pontificio o regio, per essere sola a produrre le molle, allora avverrà questo fenomeno; ma se tutti gli industriali italiani potranno dedicarsi a questa fabbricazione, voi vedrete sorgere subito numerose Società, che fabbricheranno le molle, e che, con un leggero beneficio assicurato loro fin dal principio, potranno emanciparci dalla industria straniera.

Io non so comprendere come nelle ferrovie non si voglia riconoscere questo fatto: che, cioè, le ferrovie non costituiscono soltanto una industria, ma anche un servizio pubblico: se voi non accettate questo principio, io non so perchè continuate a creare una serie di reti ferroviarie, con pochissimo profitto.

Per giustificare questo fatto, questa mancanza di luci, che a mio avviso è correttissima, voi dovette affermare ciò ch'è vero, vale a dire che l'industria delle ferrovie, quand'anche non sia lucrosa, è sempre utile per le conseguenze economiche che produce in tutti i paesi, di guisachè un lieve sacrificio fatto sopra una linea ferroviaria, giova grandemente allo sviluppo economico di un'intera regione.

Ora se questo è, se l'industria delle ferrovie è strettamente vincolata e connessa col disimpegno del pubblico servizio, io non so capire perchè voi non vogliate assicurare al paese il mezzo di provvedere a questo proprio bisogno, a questo bisogno d'indole amministrativa.

Supponiamo un poco che dai paesi germanici non si possano o non si vogliano fornirci i mezzi ordinari di ferrovie, voi vedete quale inconveniente ne verrebbe; noi non potremmo provvedere al rinnovamento di un'industria, che è industria e pubblico servizio ad un tempo.

L'onorevole Brin si consolava di aver portato in Italia una fabbrica di cannoni. Ebbene, se i cannoni sono lo strumento della guerra, permettetemi di affermare che le ferrovie sono lo strumento anche degli scambi economici; quindi, lo assicurare al paese l'ottimo esercizio di quest'industria a me pare un problema di altissima convenienza nazionale.

Io non sono industriale; quindi non ho nessuna ragione personale di venir qui a difendere la causa che oggi così vanamente prendo ad esaminare e discutere; ma io sono profondamente convinto

che specialmente per le alte regioni d'Italia, per le regioni delle nostre valli, se voi distruggerete le industrie e non permetterete loro di passare il periodo di infanzia e di adolescenza, soccorrendole con quei riguardi e con quell'amore che tutti devono all'infanzia ed all'adolescenza, voi porterete dei forti contraccolpi, e rovinerete tutte le industrie e tutta l'agricoltura montana.

Io vedo che si fanno molti sforzi per mettersi sulla buona via; vedo il capitale arrischiarsi pure qualche volta, e ho veduto degli istituti di credito procurare alle industrie il modo di superare le difficoltà dei regolamenti, per offrire alle industrie stesse mezzi gagliardi. Mi sembrava così di vedere quella matrona romana che correva col latte del suo seno a dare la vita al prigioniero, di cui sperava la liberazione. Ma se voi da una parte promettete, come fate per l'agricoltura, i vantaggi e le agevolanze del credito; e dall'altra parte voi sottraete il lavoro e rendete impossibile lo sviluppo industriale, io non vi dirò proprio che lavorate a distruggere con una mano quello che pretendete edificare coll'altra; non vi dirò che tessete la vecchia tela di Penelope; vi dirò di più e di peggio.

Vi dirò che, siccome io vi credo profondi conoscitori delle dottrine economiche, devo supporre che per ragioni politiche voi desideriate, di infliggere un colpo (*Rumori e commenti*) all'industria, come desiderate... (*Oh! Oh!*)

Gridate pure, onorevoli signori; le grida non mi hanno mai fatto paura, perchè gli uomini ragionano e le bestie urlano! (*Oh! oh! — Rumori continuati ed ilarità a Sinistra*)

Presidente. Onorevole Mussi, se queste parole sono dirette a qualche parte della Camera, io le riprovo altamente, e la invito a ritirarle.

Mussi. Io non le ho dirette a nessuna parte della Camera, perchè nella Camera tutti osservano il regolamento, e tutti sanno che non si ha il diritto di urlare. Dunque io suppongo che le urla siano discese dal lucernario. (*Risa*)

Presidente. Dunque prendo nota della sua dichiarazione che le sue parole non erano dirette alla Camera.

Molte voci. La chiusura! la chiusura!

Presidente. Ma che chiusura, se il ministro non ha ancora parlato! (*Bene!*)

Genala, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Onorevoli colleghi, quel giorno che ho firmato quest'articolo 21, io mi aspettava che gli dovesse esser

fatta una opposizione proprio opposta a quella che ora ho sentito fare. La Camera italiana ha sempre professato principii contrari alle dottrine protezioniste, e sa che di queste io pure non sono stato mai amico; onde vedendomi accettare ora in una certa misura un espediente che può somigliare a una protezione, per la preferenza accordata ai prodotti nazionali mi pareva che molti me ne dovessero rimproverare come di un'abbandono dei principii economici da me professati...

Zanardelli. È meglio fare niente.

Genala, ministro dei lavori pubblici... Ed ecco invece, che mi sento rimproverare di non aver fatto niente.

L'onorevole Baccarini, non in questa seduta, ma quando si iniziò la discussione dell'articolo 21, disse che non è con dei principii astratti di economia che si possono reggere gli Stati. Ed io sono perfettamente del suo avviso; anzi aggiungo che, i principii astratti ed assoluti non soltanto non bastano a reggere gli Stati, ma nemmeno a costituire la scienza delle cose di Stato: perchè la scienza ha valore solamente, quando è fondata sulla realtà delle cose, e scaturisce dall'osservazione dei fatti, quali l'esperienza ce li presenta. Ed è appunto per questo che io non ho indietreggiato di fronte all'articolo in discussione, e lungi dall'idea di sacrificare la industria nazionale a formule astratte e dottrinali, ho cercato invece quale fosse il modo migliore per assicurarne la prosperità e lo sviluppo. L'onorevole Zanardelli, con molta cortesia di pensiero e di parola, ha riconosciuto che questa è stata la schietta intenzione del Governo, ma egli dubita che coll'articolo 21 non si raggiunga lo scopo che noi ci siamo tutti quanti proposto.

Ora il mio pensiero è stato questo: all'industria nazionale noi dobbiamo porgere la mano ma non le *grucce*; dobbiamo aiutarla a sorgere ed a fortificarsi, ma non creare a suo beneficio quello che con una singolare espressione l'onorevole Luzzatti, ha definito in altra occasione, *il diritto divino del mercato chiuso*. Per dare un efficace aiuto allo sviluppo dell'industria nazionale, è necessario lasciarla di fronte all'industria straniera affinché non sonnecchi ed illanguidisca vedendosi eccessivamente protetta da ogni concorrenza possibile, invece si rinvigorisca, e migliori, e diventi col tempo pari all'estera, ed anche capace di produrre nel nostro paese, ed esportare in Oriente, quelle merci che nel tempo passato noi stessi abbiamo avuto bisogno di domandare all'Occidente.

Si è molto lamentato e a ragione che negli anni passati troppa scarsa è stata la fabbricazione

dei vagoni e delle locomotive in Italia. Ma quali ne furono le cause? L'onorevole Luzzatti seppe magistralmente ricercarle ed esporle nei suoi lavori che stanno davanti alla Camera.

Innanzitutto era consuetudine di dare la franchigia di introduzione da ogni tassa doganale al materiale fisso ed al materiale mobile per le nuove costruzioni. Com'era possibile in questo modo far nascere o rinvigorire l'industria italiana? Di più il dazio ond'erano gravate le singole parti staccate delle locomotive e dei vagoni era più forte che non fosse il prezzo delle locomotive e dei vagoni interamente fabbricati. Non era questo un dazio protettore a rovescio e quasi fatto apposta per soffocare l'industria nazionale a favore dell'industria straniera?

Dopo che furono corretti questi due errori gravissimi di economia, per opera di questa correzione non già dei dazi incominciarono le fabbriche nazionali a nascere ed a prendere un carattere industriale. Però convien distinguere le fabbriche di locomotive da quelle dei carri e delle carrozze. Delle prime si può dire che ne abbiamo solo due o tre in Italia. Una è quella privilegiata di Pietrarsa e dei Granili; la seconda è quella di Ansaldo; poi ce n'è qualche altra minore che ha tentato di sorgere in questi ultimi anni. Ma questa più che una industria vera e propria si può dire una semi-industria, sia perchè le officine traggono la maggior parte del materiale dall'estero e più che fabbricare riuniscono insieme le parti delle locomotive, sia perchè fabbricano talvolta a prezzi così elevati, da parere piuttosto *ateliers nationaux* che veri stabilimenti industriali fatti per alimentare i bisogni del mercato italiano.

Vi sono poi le fabbriche dei carri e delle carrozze; e queste invece costituiscono una industria che si è già consolidata in Italia, e che mi pare ben condotta quantunque non abbastanza forse specializzata.

Posso dire all'onorevole Roux che ho veduto anche di recente quasi tutte coteste fabbriche, salvo quelle della Liguria, che sono molto dolente di non avere potuto visitare, perchè avrei voluto fare confronti per me istruttivi assai. E l'impressione che ne ho ritratto è questa che esse hanno forse consumato una parte utile delle loro forze facendo un impianto superiore al bisogno medio, che noi avremo, di carri e carrozze. Mentre invece la prima condizione per un'industria che vuol prosperare è quella di proporzionare i suoi impianti a ciò che le si domanda.

Ora quale è il compito nostro?

L'onorevole Baccarini ha detto più volte: co-

stringete la Società delle Meridionali ad erigere essa un'officina in Italia.

Ebbene, o signori, io credo che sia miglior partito il non fare di queste officine semi-ufficiali, ma di dare invece lavoro alle officine libere.

Altri vagheggi le grandissime officine di Società ferroviarie che facciano ogni cosa. Io credo che se le Società esercenti delle strade ferrate potranno dare molto lavoro alle officine che già abbiamo il vantaggio sarà molto maggiore.

L'onorevole Zanardelli ha sostenuto appunto questo principio con la molta autorità della sua parola e ha citato in favore di esso anche il parere di Jaquemet. Ebbene io sono perfettamente nello stesso ordine d'idee, e anche in passato alla Amministrazione dell'Alta Italia ho sempre consigliato, anzichè di ampliare eccessivamente le sue officine, di valersi delle officine libere, che danno già un lavoro buono, e che possono darlo anche migliore ed a miglior mercato.

Ecco dunque il nostro programma: Non desideriamo industrie privilegiate; ma vogliamo alimentare per quanto è possibile l'industria libera.

Come dovevamo attuarlo?

V'erano due vie: l'una è quella propugnata dagli onorevoli oratori che hanno combattuto l'articolo 21, vale a dire la proibizione. Si poteva dire alle Società: Voi dovrete tutto comperare in Italia. Tutto! è presto detto; ma molte cose non si fanno in Italia. Le rotaie, per esempio, che sono una parte essenziale dell'armamento.

Maffi. Chiedo di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici... Nemmeno l'onorevole Baccarini è arrivato a tanto. Ma egli vorrebbe per altro che il materiale mobile, ed anche tutte le altre provviste, dovessero esser fatte in Italia. E così andremmo allargando il sistema proibitivo. Ma io dico: perchè dovremo fare due economie politiche diverse, l'una per ciò che riguarda gli acquisti per le strade ferrate ed a loro spese, l'altra per tutto il resto?

Io, signori, non comprendo che una economia identica per tutti e in tutto lo Stato.

Vorremo proteggere con la proibizione, anche tutte quelle industrie che non ne hanno proprio bisogno, e che anche i più ardenti protezionisti non credono conveniente di proteggere?

Inoltre non conviene dimenticare, o signori, che ogni atto di economia pubblica che noi facciamo può esercitare un contraccolpo negli altri paesi; e se noi facciamo delle proibizioni all'industria altrui, essi si vendicheranno molto age-

volmente, ponendo dazi elevatissimi alla introduzione dei prodotti agricoli nostri.

La materia è dunque molto ardua e richiede uno studio accuratissimo. Ma lasciamo questa questione della proibizione assoluta, e veniamo all'articolo 21 il quale accorda una protezione o un premio del 5 per cento ad una determinata industria. Questa industria si poteva proteggere col dazio doganale; ed io dichiaro che non sono protezionista, ma se una protezione ci deve essere, la miglior forma sua credo che sia quella di elevare il dazio doganale. Se noi avessimo potuto elevare il dazio doganale, non avremmo questa discussione, e forse si sarebbe provveduto meglio al bisogno. Ma siccome non possiamo ora alterare i trattati di commercio nè modificare quindi i dazi doganali che sono quasi tutti convenzionali, ci siamo trovati nella necessità di provvedere al bisogno coll'articolo 21.

Ed ecco come questo articolo ci provvede: esso stabilisce un premio in aumento al dazio doganale e al prezzo di trasporto; e questo premio è del 5 per cento.

Ora si è detto che il 5 per cento è poco e bisognerebbe elevarlo maggiormente. Mi dispiace che non siano presenti i colleghi miei per l'agricoltura e commercio e per le finanze: essi risponderebbero su questo punto molto più largamente che io non possa, e non debba. Certo è però — e l'onorevole Seismit-Doda può starne sicuro — che in questi giorni in cui rimase sospeso l'articolo 21, non fu neppure posta in questione la misura della protezione, perchè nessuno emendamento presentato conteneva questa proposta; e quello dell'onorevole Sanguinetti — risorto solo ora durante la seduta — non poteva essere preso in considerazione dalla Commissione. Per conseguenza i dubbi tenebrosi ch'egli si è raffigurato non esistono affatto. Il Governo e la Commissione presero in esame soltanto gli emendamenti presentati alla Camera, cioè quelli degli onorevoli Baccarini e Maffi e dagli altri, i quali sono stati accettati nella massima parte.

Ciò premesso dichiaro che entrando ora a discutere dell'otto per cento mi sta a cuore soprattutto, come ministro dei lavori pubblici, di far notare le conseguenze che questo avrebbe sui fondi di riserva e sulla Cassa degli aumenti patrimoniali.

Se voi mi elevate dal cinque all'otto per cento questa protezione, siccome essa va principalmente a carico dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali, la quota assegnata per alimentare questi fondi non basta più. Per il solo

materiale mobile col 5 per cento noi diamo da 5 a 600,000 lire annue a quelli otto o dieci industriali che oggi ci sono in Italia.

Baccarini. Ma come! Saranno quaranta le fabbriche!

Genala, ministro dei lavori pubblici. Non voglio discutere il numero e dirò che è un mezzo milione o 600,000 lire all'anno che diamo come premio a questa industria: le quali corrispondono al 5 per cento dell'aumento del prezzo, senza parlare del dazio doganale. Perchè col dazio doganale, come già è stato dimostrato, andiamo molto più in su. Per esempio, oggi, per una locomotiva che costa, supponiamo, 62,000 lire, c'è un dazio di dogana protettore di 5060 lire: aggiungetevi il 5 per cento e diventeranno 8400 lire. — Il dazio sulle carrozze di prima classe è oggi di 1680 lire, su quelle di seconda 1470, su quelle di terza 1425. Il dazio dei carri chiusi è di lire 738; quello dei carri aperti di lire 684. A questi prezzi si aggiunga la protezione del 5 per cento più le spese che occorrono pel trasporto, e vedrete a quali somme si arriva!

Or dunque, come si può desiderare una protezione maggiore? Io credo che non sia neppure necessaria. Ed infatti devo dichiarare alla Camera che gli stessi industriali non la chiedono. Sapete che cosa chiedono invece? Di avere assicurato un lavoro continuativo e non saltuario come adesso. Ed è precisamente questo, o signori, il punto da me principalmente studiato. Qui sta per me la forza dell'articolo 21, non nel premio del 5 per cento. Voi potete anche farmelo sparire questo premio che io non ci tengo, anzi piuttosto lo subisco; ma tengo invece all'organizzazione del lavoro ed al modo col quale il lavoro deve essere dato. E questa organizzazione la trovate nel progetto di legge e nel contratto che vi sta dinanzi.

Noi abbiamo cercato di stabilire anzitutto che si provvedano quasi automaticamente i fondi necessari da spendere tanto per il materiale fisso come per il materiale mobile. E questo ci metterà in grado di aver le somme necessarie da spendere senza bisogno di ricorrere di quando in quando alla Camera con delle leggi le quali vanno soggette a infiniti ritardi per ragioni che ognuno di voi comprende. Il Parlamento avendo spesso a discutere altre leggi, per ragioni politiche, o di altra natura, più urgenti, non può discutere quelle presentate dal ministro dei lavori pubblici con la necessaria sollecitudine; e mi basti a questo proposito citare l'esempio di una piccola leggina di 9 milioni per urgenti spese ferroviarie che solo dopo nove mesi son riuscito a fare approvare.

Invece con l'ordinamento che proponiamo le somme saranno sempre pronte, e quindi il lavoro si potrà dare e pagare senza interruzione.

Ma come dare questo lavoro? Ecco un'altra questione importante che va attentamente studiata. Per dare questi lavori abbiamo stabiliti i preventivi biennali, i quali permettono di prevedere tutto l'aumento di materiale che sarà necessario nel biennio, e di darlo a lotti determinati in modo che l'industria nazionale li possa eseguire, senza forzare i suoi impianti, o mancare ai suoi impegni. Giacchè uno degli inconvenienti più lamentati dagli industriali è stato finora questo, che a un tratto si commettevano loro 500 vagoni da costruire in brevissimo termine, e poi non si dava altro lavoro per moltissimo tempo.

L'onorevole Baccarini è stato molto sollecito dell'industria nazionale, ma il modo con cui ha proceduto ha prodotto questo inconveniente che ho lamentato. Siccome i fondi che ci erano in bilancio non erano sufficienti ad alimentare il lavoro ed a pagarlo, egli ha percorso i tempi ed ha impegnato tutti i fondi fino al 1886; ond'è toccato poi all'attuale ministro di dovere anticipare in qualche modo anche i pagamenti, perchè diversamente i costruttori di materiale mobile si sarebbero trovati in condizione di non poter far fronte ai loro impegni.

Non è così che si consolida l'industria, e neppure col premio del cinque o l'otto per cento; ma bensì coll'assicurazione che il lavoro sarà dato gradatamente e sicuramente non per arbitrio di ministri. E a ciò provvede l'articolo 21 mediante la licitazione privata, e i pagamenti immediati e la regolarità dei contratti, e una sanzione gravissima quando le prescrizioni dell'articolo non venissero osservate.

La Commissione ha desiderato di garantire anche più le nostre industrie e ha voluto subordinare gli acquisti all'estero a un'approvazione preventiva, laddove il Governo si era contentato di una approvazione posteriore, con una repressione diretta a impedire che si mettesse a carico dei fondi di riserva per la cassa degli aumenti patrimoniali il pagamento degli acquisti fatti in contravvenzione dell'articolo 21.

Io credo che con quest'ordine di provvedimenti si possa raggiungere lo scopo, meglio che col sistema proibitivo, il quale poi farebbe salire i prezzi a una misura che nessuno può assolutamente prevedere.

Infine dirò all'onorevole mio amico Zanardelli, che anche in altro modo il Governo può aiutare l'industria nazionale. Egli si è, a parer mio, assai

bene apposto, quando ha lodato il mio collega della marineria pel modo tenuto onde iniziare una fabbrica importante in Italia. Ebbene, prima ancora che il mio collega della marineria facesse parte del Gabinetto, io stesso aveva iniziato una analoga trattativa per far sorgere uno stabilimento a Terni, ed un altro a Napoli onde istituire una vera fabbrica industriale di locomotive in Italia, perchè ne sentiamo assolutamente il bisogno. Difatti, mentre per le carrozze e pei carri già ci sono molti fabbricanti, scarseggiano invece le fabbriche per le locomotive, e per farne sorgere una con un impianto veramente industriale, credo che sarà necessario seguire l'esempio del ministro della marineria. Io sarei davvero lieto di poterlo fare.

Il materiale mobile che abbiamo sulle reti non è interamente sufficiente. Dagli studi e dai calcoli fatti ultimamente, risulta che noi dovremo provvedere per circa 14 o 15 milioni di materiale mobile; e questa è la somma che il Governo chiederà con l'articolo 2 della legge a compimento di quella richiesta alla Camera con l'allegato B destinata al riassetto delle strade.

Ebbene ecco un'occasione propizia, la quale potrà mettere in grado forse il Governo di compiere i voti espressi dall'onorevole Zanardelli e da altri onorevoli colleghi. E così come abbiamo già fabbriche sufficienti per la costruzione dei vagoni e dei carri, avremo fabbriche sufficienti e adatte a costruire anche le locomotive in Italia.

Io non credo che l'articolo 21 sia l'ideale, ma certo, nelle condizioni in cui siamo, è la cosa forse migliore che potevamo fare. (*Benissimo! Bravo!*)

Voci. La chiusura! la chiusura!

Presidente. Essendo chiesta la chiusura, domando se sia appoggiata.

(*È appoggiata.*)

Essendo appoggiata, la pongo a partito; chi l'approva voglia alzarsi.

(*È approvata.*)

Dunque verremo ai voti.

Prego la Camera di prestarmi attenzione.

La Camera ha sott'occhio l'articolo 21, così come era proposto dalla Commissione e accettato dal Ministero.

L'onorevole Baccarini ha dichiarato di mantenere il suo articolo sostitutivo che sarebbe il seguente: " Per le provviste di ogni genere, occorrenti all'esercizio, il concessionario dovrà valersi della industria nazionale. „

L'onorevole Zanardelli ha proposto che le parole che seguono dopo queste: *industria nazionale*, sino alla fine del primo comma, siano soppresse. Acconsente, l'onorevole Baccarini, a questa modificazione oppure mantiene la sua proposta?

Baccarini. Acconsento alla proposta dell'onorevole Zanardelli, poichè è mancato lo scopo per cui avevo fatta l'aggiunta.

Presidente. Dunque la proposta dell'onorevole Baccarini, emendata dall'onorevole Zanardelli, sarebbe questa:

“ Per le provviste di ogni genere, occorrenti allo esercizio, il concessionario dovrà valersi della industria nazionale.

“ In soli casi eccezionali potrà ricorrersi alla industria estera, previo assenso del Governo. ”

Onorevole Maffi, mantiene Ella la sua proposta?

Maffi. Quando io dichiarava di mantenere il mio emendamento, non conosceva ancora le dichiarazioni dell'onorevole Baccarini. Essendo la mia proposta, nella sua sostanza, tendente allo stesso scopo di quella dell'onorevole Baccarini, ritiro la mia e mi associo alla sua.

Presidente. Dunque sono due le proposte. Prima di tutto porrò a partito l'articolo sostitutivo dell'onorevole Baccarini, che non è accettato nè dalla Commissione, nè dal Governo. Quando questa non fosse approvata, metterò a partito l'emendamento dell'onorevole Sanguinetti all'articolo della Commissione.

Sull'articolo sostitutivo dell'onorevole Baccarini hanno chiesto la votazione nominale gli onorevoli: Roux, Nervo, Maffi, Cagnola, Bertolotti, Favale, Borsari, Bonardi, Di Breganze, Pierotti, Del Balzo, Vollaro, Cadenazzi, Aventi, Secondi, Perelli, Pavese; insomma più di quindici deputati.

Coloro che approvano l'articolo sostitutivo dell'onorevole Baccarini all'articolo 21 proposto dalla Commissione, risponderanno *sì*; coloro che non l'approvano, risponderanno *no*.

Si procederà alla chiama; e prego gli onorevoli deputati di rispondere ad alta voce, perchè gli onorevoli segretarii possano raccogliere i voti.

Mariotti, segretario, fa la prima e la seconda chiama.

Risposero *sì*:

Adamoli — Alario — Amadei — Angeloni — Aporti — Aventi.

Baccarini — Bajocco — Basini — Berio — Bertani — Bertolotti — Billi — Bonacci — Bonajuto — Bonardi — Boneschi — Borghi — Borsari — Bosdari — Branca.

Cadenazzi — Cairoli — Capo — Cagnola — Capone — Capponi — Carpeggiani — Castellazzo — Cerulli — Cocozza — Comin — Comini — Compans — Costa — Costantini — Crispi — Cucchi F. — Curzio.

Damiani — D'Arco — Del Balzo — Del Giudice — Della Rocca — Delvecchio — Del Zio — De Riseis — De Seta — Di Belgioioso — Di Breganze — Di San Donato — Di Sant'Onofrio — Dotto.

Fabrizj P. — Farina N. — Favale — Fazio E. — Ferrari Luigi — Figlia — Finocchiaro — Fortis.

Gagliardo — Gandolfi — Garelli — Garibaldi — Gerardi — Gorio — Guala.

Indelicato.

Lanzara — Lazzaro — Lualdi — Lucchini Giovanni.

Maffi — Majocchi — Marazio — Marcora — Marescaldi — Merzario — Miceli — Mori — Musini — Mussi.

Napodano — Nervo — Nicotera — Nocito.

Odescalchi.

Pais — Palomba — Panattoni — Panizza — Papa — Parenzo — Pavesi — Pavoni — Pellegrini — Perelli — Picardi — Pierotti — Polti — Priario.

Ricci — Rinaldi P. — Riolo — Ronchetti — Rossi — Roux — Ruggieri.

Sanguinetti — Savini — Secondi — Seismit-Doda — Serra — Solimbergo — Sprovieri.

Tivaroni — Toaldi — Toscanelli — Trincherà — Vastarini Cresi — Venturi — Vetere — Villa — Vollaro.

Zanardelli — Zanolini.

Risposero *no*:

Agliardi — Antoci — Arnaboldi.

Baccelli Augusto — Balestra — Barazzuoli — Barracco Giovanni — Barsanti — Beneventani — Bianchi — Biglia Felice — Borgatta — Borgnini — Borromeo — Brin — Broccoli — Brunetti — Bruniati.

Caetani Onorato — Canevaro — Capozzi — Cappelli — Carmine — Casati — Castelli — Cavalletto — Cavallini — Chiala — Chiapusso — Chiaradia — Chimirri — Chinaglia — Cibrario — Clementi — Codronchi — Coffari — Colaianni — Colombini — Colonna-Avella — Coppino — Corleo — Correale — Correnti — Corvetto — Curioni.

D'Adda — De Bassecourt — De Blasio Luigi — De Blasio Vincenzo — Della Marmora — Del Vasto — De Renzis — De Rolland — De Saint-

Bon — Di Balme — Di Belmonte Gioacchino — Di Blasio Scipione — Di Camporeale — Di Marzo — Dini Ulisse — Di San Giuseppe.

Ercole.

Fabbricotti — Faina Zeffirino — Falconi — Farina Luigi — Ferrati — Ferri — Fili-Astolfone — Fornaciari — Franceschini — Franchetti — Franzosini — Frola.

Gangitano — Geymet — Genala — Giardina — Giolitti — Giordano Ernesto — Giordano Giuseppe — Giovannini — Giudici — Grassi — Grassi-Pasini — Guicciardini — Guillichini. Indelli — Inviti.

Lacava — La Porta — Levi — Lorenzini — Luchini Odoardo — Luciani — Lugli — Luporini.

Macry — Maldini — Mancini — Mangano — Mantellini — Maranca Antinori — Marcatili — Marchiori — Mariotti Filippo — Marselli — Martini Ferdinando — Martini Gio. Battista — Mattei — Maurogò nato — Mazza — Mazzacorati — Melchiorre — Mezzanotte — Minghetti — Miniscalchi — Monzani — Morana — Morandi — Mordini — Moscatelli.

Narducci.

Oliva.

Paita — Palitti — Palizzolo — Pascolato — Pasolini — Pavoncelli — Pelloux — Penserini — Polvere — Pozzolini — Prinetti — Pugliese Giannone — Pullè.

Quartieri.

Raffaele — Raggio — Randaccio — Ricotti — Righi — Riola — Romanin-Jacur — Romeo — Roncalli — Ruspoli.

Sagariga-Visconti — Salaris — Sani Giacomo — Saporito — Schiavoni — Sciacca della Scala — Serafini — Sigismondi — Sineo — Sola — Solidati-Tiburzi — Solinas Apostoli — Sonnino Giorgio — Sonnino Sidney — Sormani-Moretti — Speroni — Spirito — Suardo.

Tartufari — Taverna — Tegas — Tenani — Teti — Tittoni — Tommasi-Crudeli — Tondi — Torrigiani — Trevisani — Trompeo — Tubi. Ungaro.

Vacchelli — Valsecchi — Vayra — Velini Vigna — Vigoni — Visconti-Venosta.

Zeppa — Zucconi.

Presidente. Dichiaro chiusa la votazione.

Annunzio di una domanda d'interpellanza.

Presidente. Intanto che i signori segretarii procedono allo spoglio dei voti, comunicherò all'onorevole ministro degli affari esteri la seguente

domanda di interpellanza dell'onorevole Crispi così concepita:

“ Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro degli affari esteri sugli scopi del Governo italiano nell'Africa. ”

Prego l'onorevole ministro degli affari esteri di voler dichiarare se, e quando intenda di rispondere alle tre interrogazioni a lui dirette, che furono annunziate ieri, ed alla interpellanza, di cui diedi ora lettura.

L'onorevole ministro degli affari esteri ha facoltà di parlare.

Mancini, ministro degli affari esteri. (*Segni d'attenzione*) Siccome...

Voci. Forte! forte!

Presidente. Facciano silenzio prima di tutto.

Mancini, ministro degli esteri. Siccome nelle interrogazioni ieri a me dirette, si domandava se il Governo avesse ricevuto notizie più precise intorno alla caduta di Kartum, debbo primamente dichiarare che finora non si hanno altre notizie, fuori di quelle trasmesse per telegrafo da Londra.

Quanto poi alle nostre relazioni con l'Inghilterra, ed agli scopi dell'Italia nel Mar Rosso e nell'Africa, siccome io nulla avrei da aggiungere alle dichiarazioni che ho fatte ne' giorni scorsi in questa Camera, dichiaro che per ora non sono in grado di accettare nè di soddisfare alle interrogazioni ed alla interpellanza testè annunziate. (*Bravo! Bene! — Vive approvazioni a destra*)

Presidente. Onorevole Crispi, ha udite le dichiarazioni dell'onorevole ministro? Insiste Ella nella sua interpellanza?

Crispi. Il modo con cui furono accolte le parole dell'onorevole ministro dall'altro lato della Camera (*Oh! oh! a destra*) sono un indizio delle conseguenze che potrebbe avere l'interpellanza se mai fosse svolta. Del resto comprendo l'importanza dell'argomento, e non solo non insisto, ma mi riservo a miglior tempo di ripresentare la mia interpellanza, non potendo mai credere che in affare di tanto interesse non soltanto il Governo non voglia spiegarsi, ma la Camera non manifesti ancora la sua volontà riguardo alla politica africana, la quale è troppo africana, e però troppo misteriosa. (*Si ride*)

Presidente. Onorevole Comin, Ella ha udito la dichiarazione dell'onorevole ministro degli affari esteri; insiste nella sua interrogazione?

Comin. Per ora non ho nessuna obiezione da fare, perchè riconosco naturalmente in materia così grave, il diritto del Governo di non rispondere, che è pari del resto alla sua grande responsabilità.

Quindi prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro degli affari esteri e mi auguro che la politica del Governo risponda agli interessi del paese, e sia conforme al suo decoro ed alla sua dignità. *(Bene!)*

Presidente. Onorevole Mussi, ha intese le dichiarazioni dell'onorevole ministro degli affari esteri? Insiste Ella nella sua interrogazione?

Mussi. La risposta dell'onorevole ministro mi ha addolorato, non mi ha sorpreso. Io più che dei misteri della politica aveva domandate notizie sulle sue conseguenze economiche e finanziarie che da essa possono derivare e che naturalmente eserciterebbero grande efficacia sulle deliberazioni e le discussioni della Camera intorno ad altri problemi. E siccome su questo punto non fu data alcuna risposta, così io lascio intera la responsabilità al Ministero della condizione politica e finanziaria in cui vien posto il paese. Del resto non mi rimane che deplorare l'opera del Parlamento diventi tutti i giorni più inutile e più oziosa.

Voci. Oh! oh! *(Rumori)*

Presidente. Onorevole Parenzo, insiste nella sua interrogazione o la ritira?

Parenzo. La mia interrogazione non parlava punto del fatto di Kartum. Desideravo soltanto sapere dal Governo se esistevano accordi completi coll'Inghilterra. *(Rumori)* Ad ogni modo, se in questo momento non si vuole discutere intorno alla grave questione, è evidente che dai banchi dei deputati non si può insistere. Però io credo e spero che il Ministero, prima di impegnare il paese in importanti operazioni, vorrà sentire la voce del Parlamento. Spetta quindi al Governo di stabilire il momento opportuno in cui questa voce possa rendersi manifesta. *(Bene!)*

Mancini, ministro degli affari esteri. Ringrazio gli onorevoli interroganti della loro patriottica discrezione, ed assicuro la Camera che il Governo avrà costantemente a guida la dignità e gli interessi del paese. *(Benissimo! Bravo!)*

Risultamento della votazione.

Presidente. Comunico alla Camera il risultamento della votazione sull'articolo sostitutivo dell'onorevole Baccarini all'articolo 21 della Commissione:

Presenti e votanti 315

Risposero no . . . 188

Risposero sì . . . 127

(La Camera non approva l'articolo sostitutivo dell'onorevole Baccarini.)

Ora si deve procedere alla votazione dell'emendamento proposto dall'onorevole Sanguinetti.

Domando all'onorevole Sanguinetti se insiste nella sua proposta.

Sanguinetti. Sissignore, insisto.

Presidente. L'articolo della Commissione determina che:

“ Per le provviste del materiale fisso e mobile dovrà preferirsi, a parità di condizioni, l'industria nazionale.

“ Le condizioni s'intendono pari, quando il prezzo del materiale nazionale non eccede l'offerta dell'industria estera aumentata del cinque per cento dell'offerta stessa e delle spese di dogana e di trasporto al luogo di consegna.

“ Il Governo, quando gli sia dimostrato che il prezzo del materiale nazionale, in seguito a regolare licitazione, superi il limite sovraindicato, autorizzerà nelle forme che saranno determinate dal regolamento, le forniture all'estero.

“ Nessun contratto stipulato dal concessionario, per provviste del predetto materiale all'estero, sarà valido per gli effetti della imputazione del pagamento sui fondi di riserva, sulla Cassa per gli aumenti patrimoniali e sui fondi delle nuove costruzioni, se il Governo non avrà constatato l'adempimento delle condizioni prescritte nel presente articolo. „

L'onorevole Sanguinetti propone che nel secondo comma si dica: *aumentata dell'otto per cento*, invece che del *cinque per cento*.

Domando se questa proposta sia appoggiata.

(È appoggiata.)

(Molti deputati stanno nell'emiciclo conversando.)

Prendano i loro posti, onorevoli colleghi!

Come si può procedere se stanno in mezzo all'Aula.

Pongo dunque a partito l'emendamento dell'onorevole Sanguinetti.

(Dopo prova e controprova, l'emendamento dell'onorevole Sanguinetti non è approvato.)

Così rimane approvato l'articolo 21 come è proposto dalla Commissione, e rimane pure approvato l'articolo 64, che era rimasto sospeso, perchè ha attinenza coll'articolo 21.

Discussione sull'ordine del giorno.

Presidente. Onorevole Odescalchi, è presente?

Odescalchi. Sì, signore.

Presidente. Le do facoltà di parlare.

Odescalchi. Io sarò di una brevità telegrafica. La discussione della questione agraria ha proceduto sino ad ora in un modo che non è parso il più desiderabile e soddisfacente. (*Oh! oh! — Rumori*)

Io per conto mio avrei sciolta ogni difficoltà votando l'ordine del giorno che fu presentato dall'onorevole Cairoli, ma esso venne respinto. Al punto a cui sono arrivate le cose, non vedo altra maniera di dare un'intonazione seria a codesta discussione che rimettendola a quando sarà finita la discussione dell'esercizio delle ferrovie. Faccio per conseguenza una proposta in questo senso.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Chigi.

Chigi. Nessuno più di me avrebbe desiderato che la Camera si fosse occupata con sollecitudine della discussione della crisi agricola, ma siccome questo grave argomento, che riguarda tanta parte della popolazione, ed a cui si collegano tanti e svariati problemi di indole economica e sociale, credo debba essere trattato con la maggiore serietà, così io penso che non si raggiunga lo scopo discutendolo nelle sedute mattutine.

Perciò mi associo alla proposta dell'onorevole Odescalchi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cagnola.

Cagnola. Io credo che la proposta testè annunciata equivalga ad una dilazione pressochè indeterminata.

Voci. No! no!

Voci. Sì! sì!

Cagnola. Si tratta di venire in soccorso a molte popolazioni sofferenti; se quindi non si può ottenere di meglio, insisto almeno che la Camera mantenga la sua prima deliberazione; e mi oppongo quindi alla proposta dell'onorevole Odescalchi.

Presidente. La Camera ha inteso... (*Rumori vivissimi*)

Facciano silenzio, onorevoli colleghi, pel decoro dell'Assemblea.

Dunque, come la Camera ha inteso, l'onorevole Odescalchi propone che il seguito della discussione...

Cairoli. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Cairoli. Desidererei, prima di esprimere la mia opinione, di sentire quella del Ministero. (*Rumori — Risa*)

Presidente. Prendano i loro posti, e facciano silenzio!

Mancini, ministro degli affari esteri. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Mancini, ministro degli affari esteri. Dopo due deliberazioni della Camera io pensava che non si sarebbe voluto tornare sopra le medesime.

Il Ministero dichiara che non intende dal canto suo nè di promuovere nè di appoggiare veruna proposta che produca un differimento.

Appena un solo o più di uno dei ministri direttamente interessati e più competenti si troveranno in migliori condizioni di salute (il che può avvenire, se non nella prossima seduta, in cui questa discussione continuerà, certamente nell'altra successiva), essi saranno a questo banco a compiere il loro dovere. Ma gli altri ministri, ciò non ostante, non mancheranno in ogni caso domani di assistere alla discussione.

Fatta questa dichiarazione, nessuno avrà il diritto di supporre che l'interesse e la sollecitudine del Ministero pel miglioramento dell'agricoltura nazionale e pel sollievo delle classi agricole siano men vivi che in qualunque altro de' membri di questa Assemblea. Il Ministero quindi nella differenza delle opinioni, si rimette, quanto al metodo da seguire, al giudizio della Camera. (*Rumori — La Camera è agitata*)

Minghetti. Chiedo di parlare.

Presidente. Facciano silenzio! Onorevole Cairoli, rinuncia o persiste nel voler parlare?

Cairoli. Desidererei che prima parlasse l'onorevole Minghetti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Minghetti.

Minghetti. Volendo fare una discussione veramente seria sopra una questione, che interessa tutto il paese, credo occorran più cose.

Occorre che siano presenti tutti i ministri, più specialmente interessati... (*Interruzioni*) occorre che le sedute continuino senza interruzione; occorre che il Governo si esprima al più presto possibile; occorre che la Camera deliberi quando avrà udite le proposte. Mi sembra quindi che sia più opportuno accettare la proposta Odescalchi, anzichè interrompere in tante frazioni una discussione che, così diluita, perde moltissimo della sua importanza. (*Benissimo! a destra*)

Canzi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Canzi.

Canzi. Avevo chiesto di parlare per associarmi alla proposta dell'onorevole Cagnola. Io comprendo tutte le considerazioni fatte finora, e che il poco val meglio del nulla; ma penso che se andremo avanti di questo passo, la discussione non

si farà mai! Noi non sappiamo quando finirà la discussione sulle convenzioni; poi verrà quella sulla politica estera; poi verranno i bilanci, poi ce ne andremo a casa, ed il paese resterà sempre nella aspettazione. Io eccito i colleghi, e specialmente quei 130 che hanno firmata la mozione Lucca, di non recedere da quanto ormai fu stabilito.

Toscanelli. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Toscanelli.

Toscanelli. Parlo non solo come deputato, ma come deputato eletto dalla Camera a formar parte della Commissione dell'inchiesta agraria. Noi abbiamo lungamente lavorato, ed abbiamo esposte le nostre idee ed i provvedimenti che credevamo del caso. Abbiamo perciò un interesse grandissimo, che questa discussione si faccia in momento opportuno, e si faccia in modo veramente efficace.

Ora in questo momento, nel quale la Camera è preoccupata da due gravi questioni, la questione ferroviaria e la questione estera, a me pare molto inopportuno che si debba fare anche la discussione agraria così piena di difficoltà; perchè il fatto che in alcune delle nostre campagne vi sono degli scioperi, che vi è agitazione nei possidenti, che si è formato un partito agrario nella Camera stessa, che Comizi e Consigli provinciali si occupano di questa questione; tutto ciò dimostra che l'argomento deve essere studiato e risolto con ponderazione; per cui credo che, col tenere delle sedute mattutine e interrotte, nelle quali quasi sempre si svolgono interpellanze relative ad altre cose, non si raggiungerebbe lo scopo cui mirano l'onorevole Cagnola e l'onorevole Canzi. Quindi per tutti questi motivi, nell'interesse dell'agricoltura, e allo scopo di ottenere risoluzioni studiate ed efficaci, io appoggio di buon grado la proposta Odescalchi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cairoli.

Cairoli. Osservo all'onorevole Minghetti come all'onorevole Toscanelli, non all'onorevole Odescalchi che anzi ha appoggiato la mia proposta di non tenere sedute mattinali, che le loro osservazioni erano opportune quando il Governo le ha proposte.

Anche allora si è fatta l'obiezione oggi ripetuta dall'onorevole Minghetti e determinata dalla malattia dei ministri. Ma si è risposto che per la questione delle tariffe era pur necessaria la presenza del ministro di agricoltura e commercio e del ministro delle finanze. (*Bene!*) Ciò deve ammettere l'onorevole Minghetti considerando che la discussione incomincerà lunedì.

Combattendo allora con questi ed altri argomenti, ai quali si sono ora associati gli onorevoli Minghetti e Toscanelli, aveva proposto la interruzione momentanea e brevissima della discussione sulle convenzioni ferroviarie riconoscendo l'inopportunità della proposta fatta dal presidente del Consiglio. Ha ragione l'onorevole Odescalchi:

è male che la questione agraria sia trattata a spiz-zico, a pause, in affrettate sedute mattinali, ma il maggior male sarebbe rimandare a tempo indeterminato, come ha detto l'onorevole Cagnola, lo svolgimento dell'interpellanza, che dopo l'accettazione del Ministero eccitò tanta aspettativa di speranze incoraggiate da precedenti promesse.

Eppoi dobbiamo tener conto di questo che la contraddizione a pochi giorni di distanza non si comprende, e che il prestigio delle assemblee sta anche nella coerenza delle loro deliberazioni. (*Bene! Bravissimo! — Vive approvazioni!*).

Presidente. Verremo ai voti. (*Rumori*)

Prendano i loro posti e facciano silenzio perchè si chiede la votazione nominale. (*La Camera è agitatissima*)

Ma finiscano una volta dal fare rumori poco convenienti per la dignità dell'Assemblea. (*Molti deputati occupano l'eminciclo*).

Vogliamo recarsi ai loro posti! Io sono meravigliato che si senta così poco la dignità dell'Assemblea!

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro degli affari esteri.

Mancini, ministro dagli affari esteri. In seguito alla dichiarazione dell'onorevole Cagnola che egli intende attribuire alla proposta Odescalchi il significato di un differimento a tempo indeterminato, il Ministero, ossequente alle reiterate deliberazioni della Camera, ed animato da sentimenti che già ebbi or ora l'onore di professare, non si asterrà dal voto, ma voterà il rigetto della proposta Odescalchi. (*Bravo! Bene! — Applausi a sinistra — Rumori a destra*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Odescalchi.

Odescalchi. Io fino ad ora avrei mantenuto la mia proposta. Ma siccome il Governo non l'accetta, ed essa non sarà certo appoggiata dalla opposizione...

Voci. No! no!

Odescalchi ... così non potendo avere più alcun senso, la ritiro, lasciandone la responsabilità al Ministero... (*Bravo! Bene! — Viva ilarità a sinistra — I grandi rumori impediscono di sentire le ultime parole dell'oratore.*)

Presidente. Domani seduta alle 2.

La seduta è levata alle ore 7,15.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1° Seguito della discussione sopra la risoluzione proposta dal deputato Lucca relativamente alla crisi agraria.

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

Roma, 1885. — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibrono).