

La Propaganda

Anno V. - N. 490

Napoli, Giovedì 29 Ottobre 1903

organo regionale socialista

Abbonamenti { Anno L. 5,00
 { Semestre 3,00
 { Trimestre 1,50
 Estero e sostenitori il doppio

Si pubblica il giovedì e la domenica

Redazione e Amministrazione
 Via Nilo, 34

Fisiologia d'una crisi

La crisi ministeriale è entrata nella sua fase risolutiva: gli abili maneggi del deputato di Dro-nero gli hanno assicurata l'adesione della parte radicale e dei socialisti.

Il liberalismo dottrinario zanardelliano è stato composto in pace senza una lode o un fiore di rimpianto, poiché serrato negli schemi formali della vanità astratta e verbale, da un pezzo sopravviveva a sé, e rendeva l'istesso esercizio della libertà economicamente, moralmente e politicamente frustraneo.

E nella varia gazzetteria officiosa, e in quella del socialismo sacchiano, ecco sollevare Giolitti sulle ali degli inni. Giolitti che rifugge da ogni concetto vieto ed astratto di libertà, che attinge alla vita, che ne intende i bisogni e le necessità e sa sopperirvi con un'azione largamente liberale e positivamente fattiva, che non indietreggia di- nanzi alle più ardite innovazioni, che propugna le più insperate riforme. Sono voti, ondate di entusiasmi, pazzie gioie; è tutto un trasporto, un'ossessione, una satiriasi di Giolitti.

Ora se tutta questa brava gente si guardasse in faccia, creperebbe dal ridere. Giolitti val quanto Zanardelli. Anche se la sua struttura psichica lo identificasse per un uomo superiore, che non è, c'è un congegno livellatore e con- servatore, l'istituto parlamentare, che al mo- mento della prova riduce al comune denomina- tore ogni spirito d'iniziativa e d'innovazione.

In che Giolitti all'opera è valso più di Zanardelli? Senza voler qui rinvangare le responsabilità del governo ignavo e sanguinario che tennero entrambi, ed in cui nessuno potrebbe negare la parte che spetta a Giolitti, vediamo piuttosto, alla stregua delle informazioni che ci danno i giornali, quali sieno state le promesse date per accaparrare i partiti estremi.

Niente economie militari, niente riforme in- terne, o finanziarie, o scolastiche; niente legge sul divorzio o abolizione del domicilio coatto, o inchiesta parlamentare sulla marina. Si aggiunga che a titolare nel ministero dei lavori pubblici, in un'ora in cui si dibatte la vasta e delicata questione del riordinamento ferroviario, pare si voglia chiamare Lacava. Per altro dicastero si fa il nome di Rosano. Lacava e Rosano, tutti sanno, per mestiere e per necessità, non pos- sono che pensare a consolidare o a ripristinare nei municipii e nelle provincie le schiere camor- ristiche a cui si poggiano. Ecco un bell'affida- mento per la soluzione della questione meridiona- le, che sarà seppellita con la consapevole com- plicità dei partiti estremi.

La partecipazione dunque dei radicali al potere non rappresenta alcuna garanzia di politica po- sitivamente liberale e di sollievi finanziari ed economici, ma essa si risolve in una vera e pro- pria dedizione dei gruppi radicali.

Tal sia di loro, e non saremo noi a lagnarci di quest'evenienza che chiarisce un vecchio equi- voco nella vita parlamentare.

Poiché l'estrema sinistra intanto poteva dire di avere una fisionomia propria, in quanto la sua azione non nasceva e si espletava nella chiostra del parlamento, ma vi si completava ed integra- va l'azione iniziata nel paese. In questa integra- zione dell'iniziativa popolare è tutta la sostanza rivoluzionaria dell'estrema sinistra.

Ora i radicali non sono un partito; sono gruppi parlamentari che non rappresentano che se stessi, e la loro azione è tutta nel parlamento, vale a dire è eminentemente conservatrice. Ecco perché non ci meraviglia di vederli rientrare definitiva- mente nell'orbita delle vigenti istituzioni, sia pure lasciando alla porta del governo il bagaglio delle riformette prese a prestito da Crispi.

Ma la cronaca di questa crisi registra un fatto ancora più importante della dedizione dei radi- cali: si tratta dell'asservimento di socialisti ad un governo di classe.

I giornali dicono che l'offerta fatta a Turati non deve intendersi come un invito formale, poiché esso si riferiva ad un'esplicita intesa corsa precedentemente tra Turati e Giolitti. I giornali non furono e, forse, non potevano essere smen- titi. Ma per sapere quali criteri guidano, se è lecito parlare ancora di criteri in tanta aberrazione, i turatiani in materia di partecipazione al governo, giova tener presente un articolo del *Tempo*, attribuito a Turati, del quale diamo in assaggio qualche brano. « Se l'educazione e poli- tica cominciata appena ieri del proletariato e « altre ragioni prettamente di partito rendono « oggi ancora impossibile, come opinano i no- stri amici Turati e Bissolati, l'intervento diretto « degli elementi socialisti nel Governo, ciò non « vuol dire che invece di un'energica coopera- « zione parlamentare, una collaborazione indi- retta non sia efficace ».

Oggi ancora impossibile! E dimani? Ah, non per questo, signori Turati e Bissola- ti, i lavoratori d'Italia tolsero i vostri nomi a simbolo di riscatto, non per tradurre la causa della loro emancipazione ai piedi del trono sa- baudo!

E per carità, qualche compagno di tendenza me- dia, non ci riscodelli i saggi del suo socialismo ci- vettante e integratore, che ha una poltrona per ogni tendenza, e una fragranza per ogni nome. Altro che la teorizzazione d'un'accidentalità tattica... Un errore logico non può segnare l'i- nizio d'una nuova tendenza, poiché la logica non è la volontà, non è l'azione. Sarebbe un nuovo, curiosissimo materialismo storico. Ci vuol altro, per spiegare la tendenza... al porta- fogli.

NEL COLLEGIO DI STELLA

I repubblicani di Napoli hanno votato un ordine del giorno col quale dichiarano di astenersi dalla lotta politica nella sezione Stella, non avendo la sezione socialista inteso il dovere di porre la candidatura Giacchetti, anche in questa occasione. Essi si impegnano di spiegare, con un manifesto, le ragioni della loro astensione.

Noi non possiamo trovare giuste le ragioni del grup- pettino repubblicano di Napoli. Il fatto stesso che i repubblicani, da soli, non hanno creduto di porre la candidatura Giacchetti, dimostrò che avevano piena coscienza del terreno poco favorevole che avrebbe trovata. Diverso era il caso a Chiaia: allora occorreva rompere il silenzio intorno al nome del recluso: questo nome si avrebbe potuto fare altrove — e a Velletri si è tacuto, dai suoi correligionari — ma non è detto che le candidature si possono mettere a caso, senza alcuna considerazione di opportunità di momento o di luogo o di probabilità di successo.

E ci spiace che all'intuito politico degli amici re- pubblicani sia sfuggito tutto il significato della can- didatura di Arturo Labriola, il quale, appunto nell'ulti- mo numero della sua *Avanguardia*, chiudeva così un suo articolo: « Il nostro repubblicanesimo è la forma concreta e palpabile attuale del nostro rivoluziona- rismo ».

E questo proprio all'inizio di un nuovo periodo di illusioni popolaristiche monarchiche. Non lo hanno ca- pito, e tanto peggio per loro.

E non hanno compreso neanche, nell'attuale momento della vita napoletana e meridionale, la necessità, per noi, di avere un candidato *effettivo*, capace e degno di rappresentare gli interessi di Napoli e del Mezzo- giorno.

Vero è che qualche altra candidatura — quella del professor Ricciardi — potrebbe prendere a base del suo programma il risorgimento della economia napoli- tana e meridionale. Ma vi è modo e modo di far le cose: compito dei partiti rivoluzionari è, pur non rinunciando a quei parziali miglioramenti e a quelle parziali rivendicazioni che si possono, pur oggi, con- seguire, anzi lottando per ottenerli, educare nella co- scienza popolare il sentimento che è solo dalla forza del popolo che un radicale mutamento può sperarsi, e, la nozione di tutti gli ostacoli per un vero rinnova- mento di tutta quanta la vita sociale ed economica italiana.

Ed anche da ciò, i repubblicani e la repubblica ave- vano tutto da guadagnare. Ond'è che, per quel tanto che vale avevano il diritto di attenderci, sul nome di Arturo Labriola, il concorde appoggio dei re- pubblicani di Napoli, e che non possiamo davvero con- gratularci per il loro atteggiamento attuale.

Avremmo compresa la candidatura socialista, in- nanzi alla quale la sezione socialista avrebbe assunta la posizione che gli interessi del proletariato e di Na- poli impongono: non comprendiamo, né scusiamo, la sgarberia bizzosa e inconcludente. E ci duole di non poter altrimenti qualificare la condotta dei nostri amici del gruppettino repubblicano.

Leggete L'AVANTI!

NAPOLI INDUSTRIALE

Iniziamo la più larga discussione intorno al problema industriale-economico di Napoli, gran parte del grave problema meridionale. Occorre che la pubblica opinione si formi e si vada orien- tando verso direttive normali.

Cominciamo con l'intervista con l'illustre prof. Milone.

Pubblichiamo oggi un articolo dell'ing. Fran- cesco Paolo Rispoli. Quest'uomo modesto ha dato allo studio del problema meridionale e napoletano, in specie, un contributo preziosissimo con un lavoro pubblicato due anni fa: *La Provincia e la Città di Napoli*. Il lavoro ottenne il pre- mio dalla Pontaniana e dall'Istituto d'Incorag- giamento, ed è servito come materia di saccheg- gio a gente meno soda e sapiente, ma più abile del Rispoli.

Oggi, *La Propaganda* snida dalla volontaria oscurità questo lavoratore, e gli porge l'occasione di venire in aiuto della cosa pubblica con i dati della sua esperienza teorica e pratica. E l'arti- colo che pubblichiamo, riguarda specialmente la condizione dell'industria meccanica in Napoli.

Pubblicheremo nel prossimo numero un arti- colo sugli effetti benefici della municipalizzazione della forza idro-elettrica del Volturno.

Questioni napoletane

La Commissione per l'incremento industriale di Na- poli ha presentato la sua relazione; i due volumi sono stati distribuiti; i giornali cominciano a pubblicare le conclusioni e fra poco sentiremo le critiche che ci ver- ranno dal Nord e dal Sud.

Perché l'opera a cui Luigi Miraglia dedicò tutta la sua attività ed il suo cuore, non cada nel nulla, oc- corre che si attui la proposta che Arnaldo Lucci fece in Consiglio Comunale, e cioè la nomina di un gruppo di persone veramente autorevoli, che impongano al Governo che tutti i provvedimenti suggeriti sieno messi in atto.

Ma occorre spiegare al pubblico per mezzo della stampa non asservita a nessun gruppo, le ragioni dei provvedimenti che si chieggono; solo in questo modo le facili critiche resteranno distrutte. La commissione ha raccolto, mercé l'opera sapiente del suo segretario Alfredo Minozzi, una vera biblioteca di notizie, di fat- ti, di relazioni, di dati statistici, di pareri etc. Tutto questo materiale analizzato e studiato ha formato la fonte da cui è scaturita la relazione; ognuno di noi ha portato la sua pietra al grande edificio, ognuno di noi ha emesso un parere, ha fatto delle proposte, le quali non tutte sono state accettate. Nessuno di noi deve oggi discutere; se discutiamo, se mostriamo al governo che non siamo concordi nel chiedere tutto quello che la commissione propone, io dico che i vo- lumi finiranno dal salumaio.

Già la perdita di Luigi Miraglia è per Napoli una sventura di eccezionale gravità, s'aggiunga la crisi mi- nisteriale, cioè un prossimo nuovo ministero, il quale non si crederà obbligato dalle promesse fatte dal suo predecessore, e si vedrà la necessità della proposta Lucci e del mio invito alla concordia.

L'attuale amministrazione comunale deve essere co- siderata come transitoria; a Giugno prossimo dovrà essere rinsanguata con elementi nuovi, i quali ci diano affidamento sicuro.

Le industrie meccaniche

Per ora lo studio di questioni, che appaiono più ur- genti, ci servirà di preparazione per l'avvenire, onde far sì che i provvedimenti per Napoli riescano veramente a beneficio dei napoletani, i quali ora assistono allo spettacolo di vedere piombati qui dal settentrione d'Italia e dall'estero falangi di disoccupati, i quali mangiano nei nostri piatti lasciandoci a bocca asciutta. Né parlo solo di operai e di capi-operai, ma anche di tutta la piccola borghesia, la quale si dibatte in una miseria più triste di quella che affligge l'operaio, ed invidia ed agogna il posto di tramviere o di guardia municipale.

Dunque, esiste in Napoli una crisi meccanica? E dico meccanica e non metallurgica, come sovente tutti ripetono, perché nelle nostre officine la metallur- gia non ha niente che vedere. Innanzi tutto è oppor- tuno ricordare che in alta Italia è opinione diffusa, non solo fra industriali ed uomini politici, ma anche fra operai, che il Governo spenda tutte le risorse del suo bilancio per mantenere in vita gli stabilimenti meccanici napoletani.

Questa opinione può anche essere falsa, ma ciò non toglie che vien sempre ripetuta e creduta come vera; essa è giustificata dalle continue richieste fatte dagli industriali mercé l'opera dei deputati e degli operai; ed a nessuno è venuto in mente coi bilanci alla mano vedere se il lavoro governativo è distribuito equamente fra Nord e Sud; a nessuno è venuto in mente di ve- dere se gli industriali hanno ragione od hanno torto.

Noi avevamo in Napoli gli stabilimenti di Pietrarsa e Granili, i più importanti del mezzogiorno e fino ad una certa epoca i più importanti d'Italia. Que- ste officine avevano una numerosa e ricca clientela e fra i clienti erano il Governo e la Società ferroviaria. Nel 1885 divennero officine di riparazione della Medi- terranea e della clientela numerosa e ricca s'impadronirono i commessi viaggiatori delle officine settentriona- li, ed i rappresentanti di case estere. La caccia al cliente, continua, incessante, noiosa, come è praticata dal lombardo o dal tedesco è perfettamente sconosciuta dalle nostre grandi officine. Non solo non cercano la

clientela nuova, ma quasi sembra che non la vogliano; i pezzi grossi, distinti tecnici, si mangiano consenzien- samente i 15 mila ed i 25 mila franchi di stipendio e sono perfettamente all'oscuro di ogni più rudimentale organizzazione commerciale, di uomini e cose locali.

Ecco la necessità per essi di avere un solo cliente o pochissimi, preferibilmente il Governo, e le casse della tesoreria provinciale.

Il torto degli industriali

Sembra esagerata quest'affermazione? Seguitemi un poco.

Per l'acquedotto di Serino fu impiantata in Napoli una bella fonderia per tubi di ghisa; ma ben presto il grosso del lavoro fu esaurito, il cliente locale sparì, il risanamento pagò ed abbattette l'officina; ma l'indu- striale non si occupò di ricostruirla, non seppe tener testa né alle fonderie di Piombino né a quelle di To- rino, le quali oggi, malgrado la distanza, inviano i loro prodotti in Sicilia ed in tutto il mezzogiorno, vincendo la concorrenza delle fonderie scozzesi e belghe.

La ferrovia Nola-Baiano, la Cumana, la Nola-Ottai- ano hanno in servizio 322 veicoli e 21 locomotive for- nite da officine napoletane. Le funicolari di Mon- tesanto e del Vomero fecero costruire a Genova le loro macchine a vapore, e ben poco offrirono le officine na- poletane.

La Società dei tramways napoletani, prima della tra- sformazione del sistema di trazione, aveva per locomo- tive e vetture un capitale di lire 1.605.000; è noto che la società, dopo i primi acquisti nel Belgio, vo- leva affidare all'industria napoletana la fabbricazione del suo materiale mobile, ma non trovò che la sola of- ficina dei Granili la quale ne costruì 25 vetture, se- mal non ricordo, e tutto il resto delle commissioni scappò fuori Napoli, meno qualche lavoro del Benve- nuti; anzi la Società dei tramways ha finito per im- piantare un'officina per suo uso e per suo conto.

Eppure era da decine di anni che si parlava di tram- ways, di funicolari, di ferrovie ridotte; e chi si fece trovare capace e pronto ad assumere e garantire le nuove costruzioni? E' doloroso confessarlo: nessuno. Ma venne il momento delle grandi trasformazioni: sorse l'officina elettrica della Società Generale, poi quella dei Tramways Napoletani, quella della Società Napoletana per Imprese Elettriche, quella dei Tram- ways Provinciali ed altri m mori.

Nessuna delle officine napoletane si fece viva come avrebbe potuto; fornirono macchine a vapore e cal- daie il Tosi di Legnago, il Neville di Venezia, la Fon- deria Fratte di Salorno; fornirono alternatori il Gadia di Milano e l'Ansaldo di Genova, fornirono a centinaia di chilometri i cavi elettrici il Pirelli di Milano, ed il Tedeschi di Torino; parecchie centinaia di motorini elettrici furono installati, e poi stazioni di accumula- tori, centinaia di migliaia di lampadine e tutto ciò venne dal settentrione d'Italia o dall'Estero. Nessuna officina napoletana si dedicò ai nuovi lavori, mentre il solo Toti in meno di sei anni fornì, oltre le caldaie, 15 mo- tori a vapore per una forza complessiva di 10820 ca- valli.

Eppure qui in Napoli la fabbricazione di macchine a vapore e caldaie ha una lunga tradizione di oltre 50 anni; eppure al 1881 a Milano ed al 1883 a Torino, un'officina napoletana espose una bella collezione di macchine a vapore, come sua ordinaria produzione, e poi chi si è fatto più vivo?

L'elemosina del Governo

Noi invece seguitiamo a chiedere al Governo l'ele- mosina di una torpediniera, o di un cannone, o di una macchina marina, disdegnando una clientela privata la quale nell'ultimo decennio ha in Napoli speso per oltre 20 milioni di lire.

Comprendo bene che aver da fare con un solo cliente solvibile, il quale ordina per un milione di lire è as- sai più semplice e più comodo, che dar la caccia a 100 clienti ciascuno dei quali ordina per 10 mila lire. Ma il primo non è un lavoro industriale, e ciò perché il lavoro meccanico s'inizia in un'officina, per esempio in fonderia, per essere finito in un'altra, per esempio nell'*aggiustamento*, ed accade naturalmente che quan- do il primo riparto è sovraccarico di lavoro nell'altro riparto il lavoro scarseggia, ed inversamente quando il lavoro è più progredito: ciò spiega come da noi avvengano le mancanze di lavoro per arti, oggi ai fon- ditori, domani ai caldaiai e così di seguito.

Sicchè è bene più ordinata e remunerativa la fabbri- cazione continuata di 100 locomobili che di una sola grande macchina marina.

Si può obiettare: ma la specializzazione? Eh via! a chi si vuol darla ad intendere? chi fabbrica macchine marine può bene fabbricare macchine a vapore fisse, e chi costruisce caldaie marine può con assai minor difficoltà costruire caldaie fisse.

E' vero che il lavoro delle officine napoletane ha una spiccata caratteristica di buona esecuzione, è vero che le grandi motrici delle navi della marina da guerra costruite da Guppy sieno migliori di quelle fornite da altre officine, ma ciò non è sufficiente per sopprimere il disagio in cui si dibattono industriali ed operai; e la crisi meccanica napoletana non sarà risolta insino a quando non s'inizierà l'era di un lavoro per il pub- blico, in concorrenza colle altre officine.

Per esempio, è vero che Ansaldo gode tutta la be- nevolenza del Governo, ma è onesto ricordare che l'Ansaldo oltre ai grandi incrociatori ed alle grandi macchine marine per conto dello Stato lavora largamente per privati; fa navi e fa locomotive: la flotti- glia dei Ciampa di Sorrento navi da 3 a 4 mila tonn. è stata costruita da Ansaldo, in un periodo abbastanza