

posta. Quindi occorre che un disegno di legge speciale determini il modo col quale si possano mantenere le strade obbligatorie, se non si vuole che questo largo patrimonio dei Comuni, delle Provincie e dello Stato vada assolutamente perduto.

E colgo l'occasione, a proposito di questa raccomandazione, di accennare altresì un altro risparmio che si può certamente ottenere in un altro capitolo, se me lo consente l'onorevole presidente.

Presidente. Sia breve!

Cao-Pinna. Sarò brevissimo.

Un altro risparmio dunque si potrebbe ottenere sul capitolo: Escavazione di porti. (*Ilarità*) Debbo a questo proposito dire due sole parole.

Presidente. Ma prende il posto degli altri!

Cao-Pinna. Parlo per non annoiare la Camera, prendendo due volte a parlare.

Presidente. Faccia la sua raccomandazione e sia breve!

Cao-Pinna. Nell'escavazione dei porti, negli appalti che si sono fatti, onorevole ministro, ritengo che si possa fare un'economia di circa oltre un terzo della spesa che effettivamente si fa, perchè io posso dirle, che nei nostri porti di Sardegna non abbiamo un interramento superiore a pochi centimetri. E mentre si spende la somma di 234 mila lire all'anno per l'escavazione dei porti, si potrebbe spendere forse neanche la metà della somma.

In questo modo avviene che s'improvvisano quasi sempre le fortune non appena si hanno tre o quattro anni di appalti d'opere pubbliche, perchè lo Stato spende molto di più di quello che dovrebbe effettivamente spendere.

E colgo anche l'occasione di queste mie poche osservazioni per ringraziare l'onorevole ministro per la speciale considerazione, che ha voluto avere per la Sardegna nello studio del progetto, che credo sia prossimo alla presentazione riguardante le opere idrauliche e sistemazione dei corsi d'acqua in Sardegna.

Onorevole ministro! La ringrazio a nome di tutta la mia provincia, perchè questa è una opera la più benefica e la più salutare che possa risollevarla la Sardegna nelle sue tristi condizioni economiche. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. L'onorevole Fortunato ha facoltà di parlare.

Fortunato. Io raccomando all'onorevole ministro dei lavori pubblici di sollecitare lo studio definitivo di esecuzione del progetto

di una variante della via nazionale n. 55, detta *di Matera*, compresa nel quinto suo tronco di manutenzione, che va dall'abitato di Atella, per Barile e Rapolla, al passo di Gaudiano, e propriamente nel tratto dal Molino dell'Arcidiaconato al Ponte Aguzzo. Quella via, com'è noto, ha inizio alla stazione ferroviaria di Contursi, su la linea *Napoli-Potenza*, ed ha fine al porto di Barletta: valica l'Appennino a Sant'Andrea di Conza, e gira, di là da Ruvo del Monte, tutto intorno al versante orientale del Vulture. Essa è dunque tra le più importanti dell'Italia Meridionale, anche perchè non è parallela nè concorrente a nessuna linea di ferrovia, e perchè interessa quattro province, ossia quelle di Salerno, Avellino, Potenza e Bari. Il comune di Rapolla comunica, mediante quel tratto, con la stazione ferroviaria della Rëndina, lungo la linea *Rocchetta-Gioia*.

Ora la variante, cui io accenno, si ritrova già in corso di studio da parecchio tempo: il più lento, il più misterioso, il più malinconico studio che si possa mai immaginare, affidato, naturalmente, all'Ufficio del Genio civile di Potenza. Eppure non si tratta che di riportare il piano stradale, per alcuni chilometri, lungo la sponda sinistra del corso della fiumana di Ripacandida, ritogliendolo da un doppio, faticosissimo e fastidiosissimo saliscendi di una costa mobile e argillosa; ossia, di riportarlo là, ov'era stato fin da prima saggiamente designato.

La spesa, io credo, sarà minima; certo sarà notevole la economia della manutenzione. Tutto l'esercizio della via, oggi, costa annualmente al bilancio dello Stato una spesa di centoventicinque mila lire. Or il maggior costo chilometrico si avvera appunto nel tratto da Rapolla a Lavello, non per altra ragione che per le frane della costa di Ponte Aguzzo.

Un'ultima parola ed ho finito. Qualora accada, come io mi auguro, e come l'onorevole ministro ha promesso alla Camera, che si faccia, una buona volta, la classificazione delle nostre strade nazionali, non si dimentichi, per carità, di dare alla via n. 55 il vero nome che le spetta, quello, cioè, di via nazionale *de'U'Ofanto*. Il nome di Matera è errato, è un nome usurpato. Quando, or è circa un secolo, quella via fu progettata e decretata, era intendimento dei Borboni di condurla, giunta sull'altipiano di Lavello, non a Barletta, ma a Matera. Or che essa va