

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Garavetti.

Garavetti. Mi duole che questo capitolo del bilancio debba darmi ancora l'opportunità di riportarmi ad una interrogazione che presentai nello scorcio della passata Sessione e che per la chiusura di essa non ebbe seguito.

Io non voglio fare un lungo discorso per narrare le dolorose vicende della costruzione del porto di Porto Torres; dolorose vicende che si riassumono in un primo appalto; al quale seguì poco dopo l'inizio dei lavori, la interruzione di essi ed una transazione nella quale lo Stato e gli enti interessati sopportarono non lieve onere, poichè lo Stato dovette riconoscere di essere dalla parte del torto, avendo i suoi tecnici, dopo parecchi anni di studi, preveduta nel capitolato una cava che poi non esisteva. Seguì un secondo appalto; ma anche questo, quando i lavori non erano ancora compiuti, si dovette interrompere; e ne seguì una lite nella quale credo che lo Stato sia rimasto soccombente, almeno nel primo grado.

Intanto, da oltre un decennio, si verifica questa condizione dolorosa: che gli enti interessati sono dissestati nei loro bilanci per effetto dei gravi contributi a cui sono soggetti; e, quel che è peggio, del porto non esiste il nuovo perchè non è compiuto, non c'è più il vecchio, poichè l'esecuzione dei lavori ne ha reso necessario lo smantellamento.

Contro questo stato di cose, certamente dannosissimo agli interessi locali e che non è fatto per accrescere nella nostra regione il prestigio dell'autorità centrale, i miei colleghi della provincia di Sassari ed io abbiamo, direi, quasi, esaurite tutte le forme della letteratura parlamentare.

Poichè e interpellanze e interrogazioni ripetute e discorsi in occasione di ogni discussione del bilancio dei lavori pubblici non hanno mancato di rilevare questo stato doloroso di cose contro il quale hanno anche ripetutamente protestato gli enti locali, tanto che sono al Ministero ripieni gli archivi dei reclami della Camera di commercio di Sassari, del Consiglio comunale e della Deputazione provinciale. Egli è perciò che sento oggi il dovere di rendermi ancora una volta interprete di questi giusti reclami, e mi auguro che il sentimento di giustizia, che anima l'onorevole ministro, saprà ispirargli non solo

una risposta rassicurante, ma gli infonderà il proposito di venire una buona volta al compimento di quella importantissima opera. E questo augurio io formo non solamente nell'interesse del paese, ma anche in quello della finanza dello Stato. Ed invero, come il ministro sa, il concetto tecnico di quell'opera consiste in un avamposto, cioè nella costruzione di una diga a levante per riparare il porto dalle traversie Est-Nord-Est e di un pennello a ponente per evitare che le torbide del fiume, che sbocca a breve distanza, si gettino nel porto stesso.

Ora si potrebbe dire fatta ma non compiuta, la costruzione della gettata di levante, ma nulla si è fatto per la costruzione del pennello di ponente; per la qualcosa se il Ministero tarda ancora a provvedere, avverrà che le torbide, anzichè essere deviate, avranno nella gettata di levante un più facile aiuto per gettarsi nel porto il quale fra pochi anni sarà così completamente interrato. È pertanto evidente l'urgenza di provvedere non solo nell'interesse della navigazione e del commercio locale ma anche nell'interesse dell'erario dello Stato.

E dacchè ho la parola, mi occorre interessare l'onorevole ministro su un altro lato della questione del porto di Torres, cioè sulla sua classificazione.

È davvero un difetto organico di tutte le nostre leggi e specialmente di quella dei lavori pubblici il considerare l'Italia come fatta tutta di un pezzo ed avente tutta un'omogeneità di energie locali; da ciò deriva quel criterio di ingiusta eguaglianza cui si informano le leggi nel determinare l'azione integratrice dello Stato, avvegnachè questa azione sia determinata senza nessun riguardo alla enorme sperequazione che in Italia v'ha fra regione e regione, senza nessun riguardo a quella sperequazione che specialmente si nota nel dato demografico che ha una sinistra quanto esatta corrispondenza col dato economico. Questa anomalia delle nostre leggi, più stridente si ravvisa in ciò che si riferisce alla costruzione e manutenzione dei porti.

Secondo la legge 29 luglio 1894 i porti sono divisi in due grandi categorie: nella prima sono compresi quelli che sono caratterizzati dall'interesse generale della navigazione e debbono servire precipuamente per rifugio delle navi e per le esigenze della