

Visocchi. Mi consenta la Camera che io parli brevemente della costruzione delle ferrovie affidate all'industria privata.

La legge del 1897, molto opportunamente, a mio modo di vedere, sospese la costruzione diretta delle ferrovie da parte dello Stato, sostituendo invece il metodo dei sussidi chilometrici. Quantunque questi sussidi variassero da mille a sei mila lire per chilometro, in pratica è avvenuto che molte concessioni sono state fatte, ma poche ferrovie si sono eseguite. Valga per tutti l'esempio della linea Lecce-Francavilla la quale, quantunque avesse ottenuto il sussidio massimo di 6 mila lire per chilometro, non ha potuto essere costruita perchè non si è trovata la combinazione finanziaria per quest'opera, stante la penuria del danaro che trova un più comodo reinvestimento in altre imprese.

Ora io domando all'onorevole ministro se egli è disposto a studiare il problema nel senso di vedere se convenga aumentare il sussidio chilometrico e renderlo nel contempo più pratico e più rispondente allo scopo.

Soprattutto dovrebbe essere semplificato il procedimento amministrativo tanto per la costituzione dei Consorzi, quanto per la compilazione dei progetti e lo espletamento delle formalità di concessione, che sono ora lunghe, complicate ed in gran parte superflue.

È noto alla Camera che questi sussidi che lo Stato corrisponde alle ferrovie vengono in gran parte rimborsati sotto forma di tasse che lo Stato ricava dall'esercizio. Ho qui il conto relativo ad una ferrovia del Mezzogiorno dal quale risulta che quella linea ha un sussidio di lire 4000 per chilometro e paga annualmente allo Stato, come è accaduto nel 1900, lire 55,764, somma che ripartita su chilometri ventitre e metri 400, che formano la lunghezza della linea, dà un prodotto allo Stato di lire 2380 per chilometro. Come dunque la Camera vede, per ogni chilometro lo Stato paga lire 4000 ed incassa invece lire 2380; e come ognuno agevolmente comprende è questo un sistema molto vantaggioso di investimento di capitale.

Ed ora mi permetterò di fare alcune considerazioni sulle bonifiche, per le quali è molto stridente il paragone con le ferrovie; perchè mentre queste non si costruiscono per mancanza di capitali, quelle invece non si compiono, o si compiono molto lentamente quantunque vi sia pleora di stanziamenti;

tanto è vero che il Ministero dei lavori pubblici ha dovuto fare dei versamenti di residui al Tesoro per oltre dieci milioni di lire.

La ragione principale per la quale le bonifiche non si compiono, a mio avviso, dipende dalla deficienza del personale e specialmente degli ingegneri che vi dovrebbero essere addetti. Infatti molti di questi ingegneri, credo da 70 a 80, quantunque pagati sul capitolo « Personale del Genio civile », prestano servizio all'Ispettorato delle ferrovie; mentre sarebbe giusto che venissero restituiti alle loro funzioni.

Richiamo su tal fatto l'attenzione dell'onorevole ministro.

Il testo unico della legge sulle bonifiche, del 22 marzo 1900, stabilisce nelle tabelle annesse alla legge le opere da farsi e prescrive anche il tempo in cui queste debbono essere compiute.

Se io prendo, per esempio, ad esaminare la bonifica del bacino inferiore del Volturno, in provincia di Caserta, rilevo che fu cominciata nel 1870 e che dovrebbe essere compiuta nel 1923-24, niente meno che in 54 anni! Ma dal 1870 ad oggi non si sono fatti lavori che sopra alcune zone, che io chiamerò fortunate, della sponda destra del Volturno, mentre per i terreni della sponda sinistra nulla si è fatto ed il progetto che riguarda i lavori relativi si trascina da anni molti ed ancora non se ne è venuti a capo. Questo progetto ha fatto diverse volte il viaggio fra il Ministero e gli uffici locali del Genio civile, ed in molti anni non è riuscito a trovare un ispettore superiore ed un ingegnere che si siano scambiate le loro idee, mettendosi d'accordo per la esecuzione del progetto.

È proprio il caso di affermare che, mentre le opere in generale non si costruiscono per mancanza o per insufficienza di fondi, le bonifiche invece non si fanno per mancanza di progetti.

Auguro che per le altre bonifiche non si verifichi lo stesso ritardo; ed all'uopo mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulla bonifica della Valle del Liri per la quale, sebbene i fondi non siano disponibili che col 1903, io vedrei con piacere che almeno si cominciassero a concretare i progetti, lusingandomi di vederli compiuti in un biennio.

Questo problema delle bonifiche, dalla cui soluzione tanta parte d'Italia attende la sua