

Tuttavia noi confidiamo che il Governo, superate le grandi difficoltà dell'ora, e traendo consiglio e conforto dalle discussioni del Parlamento, saprà valersi con saggezza e con giustizia dei mezzi preparati da questo povero e squilibrato bilancio, e saprà preparare un più giusto e più degno programma di politica dei lavori pubblici nel nostro paese. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Stefini, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, riconoscendo che il massimo rendimento dei lavori pubblici come anche dell'economia generale non può ritrarsi che da un coordinato ed organico sviluppo dei trasporti (strade rotabili, ferrovie, servizi automobilistici, regime dei porti, marina mercantile, navigazione interna ed area,

« fa voti:

a) che siano riunite ad un dicastero le varie attività dei trasporti perchè possano funzionare in perfetto coordinamento;

b) che sia tolta l'autonomia delle stazioni ferroviarie che non toglie al competente Ministero la responsabilità politica mentre gli è lasciata quella finanziaria;

c) che siano eliminati gli Enti autonomi dei lavori pubblici e ridotti al minimo possibile gli esistenti sotto il controllo diretto dello Stato;

d) che sia resa snella ed agile l'amministrazione dello Stato, togliendole la pesantezza burocratica e dando miglior sviluppo all'attività tecnica;

e) che sia esercito un energico controllo sui preventivi di spese per opere pubbliche e curata la loro manutenzione;

f) che le opere da eseguirsi siano caratterizzate dalla loro urgenza e rendimento economico;

g) che non sia spezzettato il bilancio dello Stato in opere troppo numerose che non vengono mai compiute, col danno evidente del lungo improduttivo impiego di denaro e della mancanza delle opere complete ».

STEFINI. Io mi limiterò, per non abusare della pazienza dei colleghi, a trattare solamente alcuni problemi, che mi pare ricordasse il ministro Riccio inaugurando il Congresso internazionale ferroviario giorni fa, e che sono fondamentali per la ricostruzione economica del paese, quelli cioè che si riferiscono alle comunicazioni.

Parlerò prima di tutto del più spontaneo mezzo di trasporto che vi ha per strade ordinarie e per il quale, mi consenta l'onorevole

ministro di dire che l'opera del Governo è stata non deficiente, ma incompleta.

A dire il vero, per quanto riguarda la viabilità in Italia, le mie osservazioni non riflettono la estensione della rete stradale, quanto la conservazione del patrimonio stradale.

L'attività dello Stato, per la costruzione delle nuove strade nazionali e provinciali, non è mai venuta meno e l'impulso che viene dato per il completamento della rete stradale è stata abbastanza encomiabile, tenendo conto delle ristrettezze del bilancio.

Si può dire che lo Stato costruisce anche bene, perchè delle strade costruite in Italia sono effettivamente dei monumenti di ingegneria stradale. Ma nel nostro paese si trascura grandemente la manutenzione stradale, e si verifica un vero contrasto tra lo zelo dello Stato per completare la rete e il suo scarso interessamento per mantenere le strade in buone condizioni.

Non si tratta qui delle strade nazionali mantenute dallo Stato direttamente, ma della rete stradale nel suo complesso, che costituisce una parte così importante nei riguardi dell'intensità del traffico.

Io ho dei dati statistici che risalgono, niente meno, al 1910 e che furono pubblicati nel 1912.

Nel 1910 l'estensione delle strade nazionali e provinciali complessivamente poteva valutarsi a 201,615 chilometri.

Se teniamo conto delle costruzioni che furono eseguite nell'ultimo decennio, possiamo ritenere di avere attualmente entro l'antico confine 8,500 chilometri di strade nazionali, 46,000 chilometri di strade provinciali e 150,000 chilometri in cifra tonda di strade comunali.

La guerra ha dato un notevole incremento aggiungendo circa 4,000 chilometri, di cui parecchi di strade militari, di strade comunali e erariali, nella Venezia Tridentina e nella Venezia Giulia.

Sarebbe di grande utilità un aggiornamento statistico del nostro patrimonio stradale, anche per constatare la efficienza delle molteplici leggi che si sono susseguite negli ultimi anni in materia di costruzioni stradali, per il completamento di strade comunali obbligatorie di accesso alle stazioni e per quelle dei comuni isolani.

La spesa relativa a una nuova relazione sulla viabilità sarebbe giustificata dalle conclusioni pratiche, a cui certamente darebbe luogo.