

che il Governo italiano abbia ad abbandonare il suo disinteressamento ed intervenga per risolvere i vari problemi che da tempo attendono decisione, e per dichiarare la precedenza al progetto di via navigabile Milano-Lago Maggiore; e dare il suo appoggio per tutti e due i canali, perchè nel grande piano regolatore della navigazione interna tutti vi sono compresi.

*Navigare necesse*, onorevoli colleghi. Si affretta il desiderio degli italiani, che è assai modesto, di ritornare all'antico quando i grandi zatteroni impiegavano un mese per portare dai laghi nostri a Venezia i graniti e il legname. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lombardo-Pellegrino.

LOMBARDO-PELLEGRINO. Dalla discussione dei precedenti oratori è risultato unanime che il bilancio dei lavori pubblici dovrebbe essere coordinato a un sistema produttivo. Questa coordinazione produttiva intendo rilevare, non tanto in rapporto ai problemi che i precedenti oratori hanno esposti, quanto esclusivamente in rapporto ad alcuno di essi, fuggacemente, quello dei porti, e ad altro di cui nessuno si è occupato, quello della politica dei lavori del terremoto.

Accenno in primo luogo, ai porti di rifugio, a questi porti proletari (*Commenti*) che sono abbandonati nella relazione, perchè nella relazione Ciappi vedo riferimenti a porti di rifugio dell'Adriatico e del Tirreno, ma non vedo nè pure accennata la costa meridionale della Sicilia. E non è un interesse particolare che metto in evidenza, onorevole ministro, perchè è una intera provincia, è tutta una parte di quell'isola; sono città di 60,000 anime come Vittoria, con le circostanti zone di Santarosa, di Biscari, di Scoglitti, con un meraviglioso *hinterland* a cultura intensiva dovuto al trionfante lavoro di quei contadini; sono paesi interi bloccati dalla quasi inesistenza di trasporti ferroviari e che hanno, perciò, urgente bisogno dello sbocco al mare soprattutto nelle nuove necessità del commercio mediterraneo. Or bene un progetto di porto per Vittoria si dibatte da venti anni — altro che porto proletario! — e non s'è fatto neanche un approdo elementare. Vi sono delle proposte miserime per quattro milioni, che però si sono liquidati e sperduti nei corridoi del Ministero: e il porto non è riuscito a sorgere dall'angiporto della burocrazia.

Dunque un'intera provincia senza respiro al mare, senza quel respiro che in questo momento darebbe anche aria alla disoccupazio-

zione, all'enorme interesse delle nostre classi lavoratrici, perchè vi è tutta una popolazione marinara, una popolazione di pescatori che non ha lavoro — la popolazione di Scoglitti —, vi è tutta una popolazione di contadini che ha difficoltà a esercitare i suoi traffici, se non si attiva quel porto di rifugio, a spese esclusive dello Stato.

Ricordo all'uopo all'onorevole ministro la relazione Coen Cagli.

Un altro riflesso, senza ripetere quanto è stato rilevato dai precedenti oratori, mi piace di presentare all'onorevole ministro e non da un punto di vista localistico, ma da un punto di vista che ha tratto alla sistemazione generale.

Io vorrei una situazione più chiara nel sistema dei lavori pubblici in rapporto agli Enti portuari.

Si sta ora popolando l'Italia di questi enti. È un'abitudine invalsa questa forma di sistemazione delle opere pubbliche. Accenno a un Ente portuario che conosco.

Il porto di Messina, un porto che, dopo 50 anni di vita nazionale, è ancora allo stato primitivo, e specie dopo la catastrofe del terremoto, non è se non un sorriso ironico che si leva sulle macerie inguarite; è un porto senza attrezzature, senza meccanismi, senza impianti. Ma questo porto è ora felicitato dall'esistenza burocratica dell'Ente portuario, per il quale sono previsti nel bilancio che stiamo discutendo, 7 milioni, mentre 569 se ne sono già spesi per i porti di sole quattro città.

Non faccio questione di Nord e di Sud: faccio questione di giustizia produttiva nella sistemazione delle opere, faccio anche una modesta questione di gradualità dei lavori.

Che cosa può compiersi nel porto di Messina con 7 milioni?

Intanto una modesta questione di gradualità di opere: lasciando i grandiosi progetti, rinviando i sogni d'oro inconclusivi, perchè l'onorevole ministro non impone si proceda subito al riassetto dei magazzini, cominciando da quelli che ci sono e che si distruggono, perchè si realizzi l'auspicata intensificazione degli scambi per quei lavoratori, che, mentre lottano da un lato per una sterile conquista di più alti salari, dall'altro si dibattono in una esasperante altalena di disoccupazione?

I magazzini si vanno distruggendo, mentre, ove si seguissero più sani criteri, la vita di Messina potrebbe rifiorire.

Messina non ha *hinterland*, Messina vive di commercio di transito, e questo commer-