

nell'Italia Meridionale. E questa minima parte, direi quasi, è limitata soltanto ad una ferrovia, che io non critico, ma che rappresenta uno sproposito politico, economico e tecnico: la direttissima Roma-Napoli.

Farò una brevissima osservazione: non ho simpatie per queste direttissime come la Roma-Napoli, dove per economizzare dieci minuti, o magari mezz'ora si compromettono gravemente le finanze dello Stato.

Altrettanto io dichiaro molto francamente per la direttissima Bologna-Firenze, che è stata iniziata contrariamente al parere della Commissione geologica e per la quale senza dubbio si andrà incontro a spese ingentissime di centinaia e centinaia di milioni.

Orbene quando specialmente si consideri e si ricordi che una gran parte della Nazione stessa, e specialmente quella che si estende verso il Sud, si trova in condizioni deplorabilissime in fatto di ferrovie e senza che un minimo di strade ferrate tanto secondarie quanto ordinarie sia stato costruito, si capisce come non si abbia il diritto di avventurarsi in simili imprese quasi inutili e certo rischiose e costosissime!

Prima di fare le ferrovie di lusso, o signori, bisogna fare le ferrovie indispensabili e indilazionabili come il pane. Si badi bene che molte fra le nostre linee da costruire, hanno anche un grandissimo valore strategico per tutte le eventualità di guerre dal mare. Orbene, noi stanchissimi di tutto questo stato di cose e di tutto questo nostro lungo martirio, ormai intolleranti di nuovi atroci scherni, di leggi menzognere di favore che poi non abbiamo mai il piacere di vedere eseguite, o anche di favori di leggi, di cui noi non abbiamo mai goduto, — invitiamo (mi permetto di farlo io) tanto gli onorevoli colleghi che il Governo nazionale, nella cui volontà ricostruttrice e perequatrice abbiamo grande fiducia, a « non legiferare quasi più in nostro favore », ma solo a eseguire le leggi già fatte per noi ed erogare materialmente gli stanziamenti che per noi sono stati deliberati da anni, e, soprattutto, a voler « costruire materialmente, edificare materialmente » nell'interesse e per l'avvenire delle Calabrie, nell'interesse e per il prestigio dell'Italia, (*Applausi*).

**PRESIDENTE.** Spetta di parlare all'onorevole Genovesi.

Non è presente.

Spetta di parlare all'onorevole Siotto.

Non è presente.

Spetta di parlare all'onorevole Capanni.  
Non è presente.

Spetta di parlare all'onorevole Severini.  
Non è presente.

Spetta di parlare all'onorevole Bagnasco.  
Non è presente.

Spetta di parlare all'onorevole Miari.  
Non è presente.

Spetta di parlare all'onorevole Bresciani.  
Non è presente.

Spetta di parlare all'onorevole Lantini.  
Non è presente.

Spetta di parlare all'onorevole Giovanni Marchi.

Non è presente.

Spetta di parlare all'onorevole Borriello.  
Non è presente.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Viale, il quale svolgerà il seguente ordine del giorno da lui presentato e che porta anche le firme degli onorevoli: Imberti, Di Mirafiori, Guerrieri e Rossi Cesare:

« La Camera ritenuta l'assoluta inderogabile urgenza di una riforma del Regio decreto 15 novembre 1923, n. 2506, invoca immediate disposizioni transitorie, che consentano alle provincie ed ai comuni di provvedere, senza incertezze, con adeguato criterio, alla necessaria impostazione di bilancio ».

**VIALE.** Una cosa molto semplice, modesta ed onesta io domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Il decreto 15 novembre 1923 è stato lumeggiato, illustrato e discusso, e la perspicacissima relazione dell'onorevole Riccio dice tutto quello che si poteva e si doveva dire. Noi riteniamo che questo decreto, tanto criticato, meriti un serio ed attento esame, nè debba essere revocato per il principio sul quale si informa, ma debba assolutamente essere riformato nelle parti in cui le modificazioni sono indispensabili per la vita degli enti locali.

Onorevoli colleghi, nel 1922 secondo le statistiche ufficiali è risultato che la manutenzione stradale per chilometro costava allo Stato 8236 lire, mentre costava alle provincie soltanto 3758 lire.

Il decreto del novembre 1923 dà facoltà allo Stato di sostituirsi alle provincie ed ai comuni, non solo in caso di inadempienza, ma anche nei casi in cui le amministrazioni provinciali hanno bene provveduto alla manutenzione delle loro strade.

Ed allora assistiamo a questo stranissimo fenomeno, che le provincie le quali hanno dimostrato di saper mantenere egregiamente