

nistero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925; stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario al 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rotigliano.

ROTIGLIANO. Onorevoli colleghi. La Camera con la discussione dei bilanci ha ripreso la sua normale ed efficace funzione di controllo.

Dalla discussione dei bilanci è risultata tutta la infondatezza delle critiche partigiane degli avversari all'opera del Governo nazionale, che è stata messa in luce in tutta la sua complessità. E nel campo finanziario, se ottimi risultati sono stati raggiunti col conseguimento del pareggio, ciò deve essere alla ricostituzione dell'ordine pubblico, che il Governo nazionale ha saputo ottenere da quello stesso popolo che or sono due anni si dibatteva in agitazioni perturbatrici della produzione economica del Paese.

Ora, compiuta quest'opera, occorre per l'avvenire trasformare in potenza economica e politica il silenzioso ed ordinato sacrificio di lavoro del popolo italiano.

Questa la mèta che i fascisti sapranno raggiungere nell'impero finalmente restaurato della legge.

Ma bisogna che gli avversari consentano ai fascisti di inserire nei nostri ordinamenti politici i principi che hanno animato ed ispirato il movimento fascista, senza che ciò si risolva in una diminuzione dei poteri del Parlamento e delle prerogative della Corona.

Da parte sua il Governo nazionale, continuando nella sua opera di restaurazione dei valori della vita nazionale, saprà avviare l'Italia ai suoi immancabili destini. (Applausi).

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

« La Camera,
riconosciuta la necessità di elettrificare determinate linee ferroviarie;

constatato come in alcuni casi l'energia elettrica venga fornita da centrali termiche che elevano al quadruplo il costo dell'energia stessa;

invita il ministro delle finanze ad applicare — almeno per gli impianti appenninici — i decreti n. 2161 del 9 ottobre 1919, n. 1995 del 2 ottobre 1919 e n. 597 del 2 maggio 1920;

e passa alla discussione degli articoli ».

TORRE EDOARDO. Onorevoli colleghi, io sono lieto di vedere al Banco del Governo anche il ministro delle comunicazioni, perchè la soluzione che io domando oggi a Sua Eccellenza De' Stefani interessa anche, se non essenzialmente, le ferrovie. È il problema della elettrificazione, che ha appassionato e che continua ad appassionare, non soltanto i tecnici, ma tutti coloro — e non sono pochi — che dalla elettrificazione delle ferrovie si attendono di vedere liberata l'Italia dalla schiavitù del carbone.

Dichiaro subito che ritengo assurdo, per non dire impossibile, l'attuazione di quel programma massimo enunciato anni or sono dall'onorevole De Vito e del quale tanto si è parlato, e la ritengo impossibile per ragioni essenzialmente, non dirò esclusivamente, economiche.

La elettrificazione delle linee ferroviarie richiede stanziamenti di somme enormi, stanziamenti ai quali per ora non è assolutamente possibile pensare, perchè l'Amministrazione delle ferrovie deve pensare innanzi tutto a ultimare le numerose linee già iniziate e che non possono essere completate: e cito a caso la Aulla-Lucca, la Sant'Arcangelo-Urbino, la Vittorio Veneto-Ponte sulle Alpi, linee che non possono essere ultimate per assoluta mancanza di fondi.

Secondariamente l'ormai famoso programma massimo non deve ossessionare nessuno, perchè il costo del rame importato corrisponde presso a poco, fatte le debite proporzioni, a quello del carbone, non essendo per nulla esatto quanto affermava giorni or sono in quest'Aula un nostro collega, il quale, per avvalorare la tesi della necessità di elettrificare le ferrovie, diceva che il carbone si consuma, mentre il rame rimane. Ciò non è esatto, perchè purtroppo anche il rame si consuma rapidissimamente, tanto rapidamente da rendere più economica la trazione a vapore, quando il prezzo del carbone si mantiene, così come è attualmente, al di sotto delle 200 lire per tonnellata.

Per queste considerazioni, io ritengo che l'Italia deve contentarsi per ora del programma minimo, dall'attuazione del quale noi non siamo molto lontani, perchè tra le linee già elettrificate e tra quelle sulla strada di esserlo, non siamo molto lontani da quei due mila chilometri, che l'Amministrazione delle ferrovie si è proposta di elettrificare, limitandosi cioè alle linee a forte pendenza e a quelle fitte di galleria, come la Genova-Novara e la Savona-Ventimiglia.