

1932, n. 757, riguardante l'autocamionabile Genova e Serravalle Scrivia.

Le ragioni che hanno indotto il Governo ad adottare un provvedimento così importante sia nei riguardi della spesa che nei riflessi economici e politici, sono state ampiamente illustrate e discusse dal collega Giarratana della Giunta generale del bilancio.

Il problema però merita un attento esame perchè non può considerarsi un provvedimento ad esclusivo favore del porto di Genova, onde rendere più rapide e più efficienti le sue comunicazioni col naturale retroterra, ma deve prospettarsi come una ponderata e maturata decisione del Governo il quale col decreto-legge in esame viene esplicitamente ad affermare la necessità ed utilità di trasferire parte del traffico della ferrovia alla strada rotabile.

Siamo quindi dinanzi ad una svolta decisa della nostra politica delle comunicazioni e va data lode al Governo per aver saputo affrontare la questione, in relazione ai nuovi mezzi forniti dalla tecnica, anche se vi è contrasto con gli interessi dello Stato che gestisce la più importante e la più vitale azienda di trasporti. Io non so se la spesa globale di 100 milioni prevista dal decreto-legge, sia sufficiente per la costruzione del tronco Genova-Serravalle Scrivia, tenendo conto anche della necessità di abbreviare la distanza virtuale e quindi la quota del valico, nè so la spesa necessaria alla integrazione dell'ordinaria rete di strade provinciali e nazionali che dal Piemonte e dalla Lombardia si innestano nella nuova arteria onde essa diventi efficiente e corrisponda ai suoi scopi, ma certamente essa è imponente e non certo inferiore ad altri 100 milioni.

A detto onere non può non raggiungersi quello derivante dalla contrazione sia pur limitata del traffico ferroviario sui due tronchi che dalla pianura piemontese raggiungono il porto di Genova.

Sembrami quindi evidente che non trattasi in questo caso particolare di una normale opera di comunicazione stradale, nè di una autostrada a carattere turistico come quelle costruite in altre parti d'Italia, ma di una nuova grande arteria che interessa i traffici nazionali ed internazionali e che ha quindi attinenze col problema dei grandi trasporti che è problema non solo economico ma anche militare e politico, che, oggi più di ieri, ha bisogno di un indirizzo unitario.

Mezzi di trasporti, costi, celerità, sono gli elementi essenziali del progresso dei traffici. Essi non possono non essere inqua-

drati in una visione complessiva dei bisogni della Nazione e dello Stato, tanto più che esso ne sopporta i relativi oneri e perciò io reputo necessario che il Ministero delle comunicazioni, il quale coordina e gestisce nella quasi totalità tutte le grandi aziende dello Stato, assuma o disciplini anche questa importantissima nuova arteria, che se ha qualche analogia con quella che già lo Stato gestisce attraverso l'Azienda della strada, per la sua particolare importanza, per la stretta relazione col traffico ferroviario già esistente, per gli stessi fini che detta comunicazione si propone di raggiungere, ha connessioni tali col Ministero delle comunicazioni e colle aziende dallo stesso direttamente amministrate, che una gestione separata sarebbe un errore anche in relazione alle finalità che la nuova opera si propone di raggiungere.

Io mi auguro nell'interesse stesso dello Stato che il Governo che, con alto senso di responsabilità e con chiara visione del domani, ha affrontato la costruzione di una così importante arteria, che pone su nuove basi il problema dei trasporti fra il massimo porto del Mediterraneo e la sua naturale zona di distribuzione e di raccolta, abbia ad affrontare subito anche il non meno importante ed urgente problema del suo disciplinamento e della sua gestione. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole camerata Ardissonne.

ARDISSONE. Onorevoli Camerati, che la potenza di un popolo sia in diretto rapporto coi mezzi di comunicazione sia terrestri che marittimi di cui dispone, ce lo insegna, col'esperienza dei secoli, Roma imperiale con le sue strade consolari lanciate dall'Urbe a raggiungere le più lontane provincie, ce lo insegnano Genova e Venezia con la gloriosa storia delle loro galee.

L'Italia fascista tenacemente conserva ed intensifica l'antica tradizione.

Perciò Genova, come è stata, così deve essere il primo porto commerciale del Mediterraneo.

L'Appennino che la cinge dappresso non deve costituire ostacolo per l'espansione del suo intenso traffico. Genova non è soltanto il porto naturale di parte del Piemonte, della Lombardia e dell'Emilia, ma deve esserlo anche della Svizzera e della Germania meridionale.

Allorquando la crisi che investe tutti i popoli verrà in qualche modo a cessare — e ciò avverrà più rapidamente se sarà ascoltata la grande voce che viene da Roma — ed i traffici