

del Re di inscrivere somme mediante decreti Reali, in applicazione del primo comma dell'articolo 41 del predetto Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sono quelli descritti nell'elenco n. 2 annesso all'appendice medesima.

(È approvato).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1937-XV al 30 giugno 1938-XVI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1937 al 30 giugno 1938. (*Stampato* n. 1557-A).

È iscritto a parlare l'onorevole camerata Ferrario. Ne ha facoltà.

FERRARIO. Onorevoli Camerati, fra le voci che compongono lo stato di previsione delle spese per il Ministero dei lavori pubblici, merita, a mio avviso, un cenno particolare quella che si riferisce alle spese portuali minori, non tanto per l'entità assoluta dell'onere finanziario, il quale è superato da molti altri capitoli dell'esercizio, quanto per il fatto che ci permette di entrare in pieno in quell'atmosfera di indipendenza economica che ormai, dopo gli incitamenti del Duce, è diventata la base di ogni nostra attività produttiva e di ogni nostra aspirazione.

Anche la diligente relazione dell'onorevole Riccardi mette, del resto, in opportuno rilievo il numero e la importanza delle opere marittime per la sistemazione ed il potenziamento di piccoli porti, disseminati su tutte le coste della Penisola e delle Isole, e si parla, nella relazione, di importanti lavori nei porti di Savona, Viareggio, Pisa, Civitavecchia, Vibo Valentia, Brindisi, Manfredonia, Pescara, Ortona a Mare, Cesenatico, le quali vengono ad aggiungersi alle altre opere già portate a compimento, e per le quali le nostre coste si arricchiscono di attrezzature cospicue, segnatamente per il traffico cabotiero, destinato a dare esecuzione ad un piano di scambi interni ed economici, che risponde al principio di consentire la utilizzazione in Patria di materie prime che, per il loro basso costo, non consentirebbero trasporti a lunga distanza.

Prodotti agricoli, combustibili poveri, legnami, minerali, rottami metallici, prodotti di cava ed innumerevoli altre merci possono soltanto con un servizio cabotiero opportuno, essere messi economicamente a disposizione del consumo.

Una sana e forte politica cabotiera dunque è richiesta dalla conformazione stessa dell'Italia, che distendendo nel Mediterraneo oltre 6 mila chilometri di coste, ed essendo ricca di isole grandi e piccole, ha bisogno di una speciale attrezzatura che consenta alle sue navi di insinuarsi ovunque il traffico lo richieda.

Viene così a formarsi, nel retroterra di questi piccoli porti, una zona che molto spesso trae da essi quasi esclusivamente ogni risorsa ed ogni possibilità economica, essendo il più delle volte troppo costose la strada e la ferrovia, data la modestia del traffico.

Vi sono anche remote tradizioni nostre, oltre che ragioni geografiche, che ci mettono in condizioni di privilegio, di fronte al cabotaggio mediterraneo; ma queste ragioni sono tutte sopravanzate da un concetto pratico contingente, che ci porta a valorizzare in sommo grado gli scambi interni.

Il Ministero dei lavori pubblici, con il Bilancio che oggi presenta alla nostra approvazione, si mantiene aderente a una politica di opere per il cabotaggio, che il Regime persegue da vari anni.

Per accennare, sia pure di sfuggita, a quanto il Regime ha fatto in questo campo, ricordo che a Ventimiglia, dal 1928 a questi ultimi tempi, furono costruiti cinque pennelli di difesa, a levante della foce del Roja. A San Remo, Porto Maurizio ed Imperia, dove più caratteristica è l'impronta cabotiera del traffico marittimo, sono stati ultimati di recente il prolungamento del molo foraneo, le escavazioni, i banchinamenti e la messa in opera delle attrezzature per il sollevamento delle merci.

Proseguendo lungo la costa, e tralasciando di parlare delle grandiose opere di Savona e più ancora di Genova, destinate al grande traffico oceanico, troviamo a Sestri Levante, a Zoagli, a San Terenzio e a Lerici, opere considerevoli di miglioramento di scali, moli, ed ancoraggi. A Marina di Carrara il vecchio pontile di caricamento dei marmi, che una volta era in mare aperto con tanto disagio, pericolo e perdita di tempo per i velieri, oggi è completamente difeso da un frangionde, e si è anche prolungato di duecento metri il molo di ponente. A Viareggio i lavori, attraverso peripezie notevoli, si avvicinano ad una sistemazione definitiva. A Marina di Massa è stato costruito un ciclopico muraglione in massi artificiali, a difesa dell'ancoraggio per piccole navi; all'Isola di Gorgona e di Giglio, vi sono oggi pennelli e difese e furono fatte escavazioni che assicurano un buon fondale di quattro metri.

Analoghi lavori furono fatti a Porto Ferrario, Marciana Marina, Rio Marina e Porto Longone, nell'isola d'Elba ed all'Isola di Capraia.

A Fiumicino si prolungò di 120 metri la banchina in cemento sul Tevere, a valle del ponte di ferro, e di 60 metri a monte. Ad Anzio furono recentemente compiuti lavori importanti di sistemazione, ampliamento della banchina ed escavazione.

Con il prolungamento del molo Innocenziano si è reso sicuro l'ingresso ad Anzio anche con le forti traversie di libeccio.

I lavori di Terracina e di Sperlonga per la sistemazione della foce del Dadino sono in relazione naturalmente con la bonifica Pontina e con le esigenze nuove della magnifica provincia restituita all'Italia dal Fascismo. A Gaeta, a Formia, a Ponza, in tutto il Golfo di Napoli, a Torre del Greco,