

Si tratta di soli circa 20 chilometri di strada che permetterebbero alle popolazioni della Liguria e del Piemonte di potersi facilmente riunire, con una grandissima economia nei mezzi e nelle spese di trasporto, e grandissima economia di tempo soprattutto agli effetti turistici, perchè la costruzione della tanto deprecata ferrovia Ventimiglia-Cuneo - come molto intelligentemente in alto si era subito intuito, tanto che si era cercato di dilazionarla finchè fu possibile, ma alla fine fu necessario farla - invece di agevolare il turismo italiano, è divenuta una via di scivolamento molto comoda per il turismo che dalla Germania e dalla Svizzera, attraverso la deviazione di Breuil, ai danni del nostro paese, invece di prendere la strada dell'Italia, prende molto più facilmente la strada della Francia. (*Commenti*).

Ora c'è la possibilità di arginare un poco questo stato di cose. Ed è appunto la costruzione della strada da Triora a Briga, passando con una galleria di pochi chilometri sotto il Collardente (galleria che avrebbe anche degli altri vantaggi che non sono di natura turistica), permetterebbe una celerità di comunicazioni molto agevole, inviando i turisti dalle assolate città rivierasche, sino alle candide zone piemontesi, a Limone, a Sestriere e in altre stazioni di sports invernali, che tanta voga hanno preso in questi ultimi anni, e viceversa favorendo l'afflusso degli abitanti del Piemonte alle nostre stazioni balneari. È una questione che interessa quindi molti settori della nostra vita, e che noi riteniamo sia ora da rimettere sul tappeto, dopo le tanto alterne vicende che ha avuto dal 1874 in poi. Non deve essere addossata completamente la spesa sulle spalle degli enti locali, che faranno il possibile, anzi faranno molto di più di quanto ancora poco tempo fa si poteva sperare; ma è necessario che il Ministero dei lavori pubblici, in vista delle particolari situazioni politiche che impongono la necessità di questa strada, si accoli il massimo del contributo. Questa strada dovrà avere tutte le caratteristiche di una strada moderna da grande turismo.

Urge perciò che si proceda subito all'esame di questa questione, mentre noi rinnoviamo l'impegno, che, sia nel settore piemontese, come nel settore ligure, lo sforzo massimo sarà fatto per contribuire, nella misura più notevole, all'opera che il Ministero impreterà.

I comuni montani hanno già offerto, oltre che un grande numero di giornate lavorative anche tutto il terreno necessario. Le giornate lavorative, di fronte all'importanza dell'opera (sono del resto soltanto 20 chilometri), non sono gran cosa, ma rappresentano la testimonianza ideale di come questi bravi montanari sentano l'importante necessità non soltanto materiale, ma soprattutto politica della realizzazione di quest'opera. Si tratta di mettere in valore questa terra che ha visto perdere i suoi abitanti, non per declino demografico, ma per cause di natura politica, poichè tali abitanti sono passati oltre i confini, attratti da migliori condizioni di vita. In alcuni

comuni l'esodo è stato del 46 per cento della popolazione stabile, che è purtroppo definitivamente perduta, anche se i cuori di quelli che se ne andarono, siano rimasti tenacemente e fortemente italiani.

Onorevole Ministro, io ho concluso. A voi, che avete recentemente visitato quelle zone, il liberare il Paese da questa enorme stortura, per non parlare di peggio, che ci è stata procurata quando noi aprivamo appena gli occhi alla luce della libertà, quando dopo decenni di eroismo, di martirio e di lotta abbiamo conquistato questa nostra bella Unità. Questa offesa dannosa ci è stata fatta in omaggio a quella tale fraternità che quanto più si conclama tale, tanto più avremmo piacere che non ce la proclamassero.

Eccellenza, ora la questione è affidata a voi. (*Vivi applausi*).

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

MOTTA. Le parole pronunciate dal camerata Del Bufalo mi hanno suggerito di chiedere all'amato Presidente che mi sia permesso di dare qualche schiarimento. Si tratta della produzione dell'energia elettrica e della possibilità di aumentarne il consumo.

La produzione dell'energia elettrica ha raggiunto il massimo nel 1936. (*Commenti*).

PRESIDENTE. L'onorevole Motta è anche professore. C'è da imparare.

MOTTA. Sono stato, non lo sono più. La produzione ha raggiunto il massimo nel 1936; ma è importante aggiungere che il margine tra produzione e consumo è pressochè sparito. L'industria elettrica italiana, e specialmente le imprese di iniziativa privata, hanno sempre avuto cura di mantenere questo margine in limiti amplissimi. Dimostrazione di ciò è il fatto che, dal 1930, anno deplorabile nel quale si manifestò la crisi, praticamente nessun nuovo grande impianto idroelettrico è stato messo in cantiere, e che, ad onta di questa sosta delle nuove costruzioni, siamo arrivati al 1936, l'anno fatidico della fondazione dell'Impero, ed il Paese ha avuto sempre tutta l'energia elettrica di cui aveva bisogno.

Che cosa vuol dire questo, onorevoli camerati? Vuol dire che lo slancio col quale l'industria idroelettrica si era dedicata alle costruzioni, era stato tale da permetterle di far fronte agli incrementi del consumo.

Ho stimato utile cogliere oggi l'occasione per rivendicare questa verità, perchè una vaga leggenda si andava insinuando in alcune sfere, secondo la quale il 1936, anzi in modo particolare l'invernata 1936-37, sarebbe stata una specie di disastro nazionale dal punto di vista della produzione della energia elettrica.

Gli uomini ed i ceti che hanno formulato questa accusa, forse non erano del tutto disinteressati. Ma a me spetta qui il diritto e il dovere di assicurare che non il disastro nazionale, ma neanche la millesima parte del disastro nazionale si è prodotta. L'invernata è pressochè trascorsa; e sapete quanto carbone si è dovuto consumare per integra-