

## XCVII.

1<sup>a</sup> TORNATA DI MARTEDÌ 16 MAGGIO 1922

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DE NICOLA.

## INDICE.

	<i>Pag.</i>
<b>Disegni di legge (Seguito della discussione):</b>	
Stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari 1921-22 e 1922-23:	
MASTINO . . . . .	4571
FEDERZONI . . . . .	4575
CACCIANIGA . . . . .	4576
DE ANDREIS . . . . .	4579
FLORIAN . . . . .	4586
AGNESI . . . . .	4587
VELLA . . . . .	4591
FARANDA . . . . .	4593
MARINO . . . . .	4599

La seduta comincia alle 10.

PADULLI, *segretario*, legge il processo verbale della tornata antimeridiana precedente.

(È approvato).

**Seguito della discussione sui disegni di legge:**

Stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1921 al 30 giugno 1922 e dal 1° luglio 1922 al 30 giugno 1923.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione dei disegni di legge: Stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1921 al 30 giugno 1922 e dal 1° luglio 1922 al 30 giugno 1923.

Come la Camera ricorda, nella seduta di sabato fu chiusa la discussione generale.

Passiamo allo svolgimento degli ordini del giorno.

Il primo degli ordini del giorno che non sono stati svolti nella discussione generale, è quello dell'onorevole Mastino:

« La Camera, reclamando una più energica e fattiva politica di lavori pubblici nel Mezzogiorno d'Italia e specialmente in Sardegna, passa all'ordine del giorno ».

Domando se sia appoggiato da 30 deputati.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Mastino ha facoltà di svolgerlo.

MASTINO. Onorevoli colleghi, io rendo omaggio alla onestà delle intenzioni che animò il discorso dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Egli, posto fra le strettezze del bilancio e la necessità di rispondere alle singole richieste dei vari deputati, ha avuto una parola di promessa per tutti.

Se io credo di dover fare omaggio a questa onestà di propositi, deve però subito mettere in rilievo che non mi pare sia da approvare il discorso nella sostanza; e soprattutto, in riferimento al mio ordine del giorno, e alla regione che, in modo speciale, rappresento devo protestare, con tutta la deferenza dovuta, per certe affermazioni fatte dall'onorevole ministro.

Io non approvo la sostanza e la linea, direi, del discorso. Mi sarei aspettato, e credo anche la Camera attendesse ciò, una parola da parte dell'onorevole ministro circa il sistema che egli si propone, e che avesse, soprattutto, significato il perchè della sua presenza al Ministero dei lavori pubblici e la speranza di un ordine nuovo di cose.

Pare invece che tutto debba continuare nella vecchia maniera, per la vecchia strada.

Egli ha invece preferito rispondere alle singole questioni; e la colpa non è sua, ma degli onorevoli deputati, i quali hanno creduto anche di doverlo interrompere e richiamarlo alla necessità d'una risposta su i singoli problemi.

Devo poi protestare per l'esattezza di certe affermazioni relative a opere pubbliche in Sardegna.

L'onorevole ministro ha, a questo riguardo, accennato a due precise questioni: una in materia di bonifiche, l'altra relativa al porto di Cagliari.

Egli, rispondendo in modo preciso all'onorevole Cao, ha detto che la bonifica di Monserrato procede ottimamente, mentre, proprio di questi giorni, abbiamo ricevuto telegrammi di protesta dalla Cooperativa di lavoro assuntrice di quell'opera, telegrammi che annunciano lo sciopero forzato e la disoccupazione degli operai, perchè il Genio civile manca di fondi.

L'onorevole ministro ha affermato che per i lavori d'ampliamento del porto di Cagliari si è costituito un ente autonomo.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Non ho detto così.

MASTINO. Questo è quanto lei materialmente ha detto.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Probabilmente c'è un equivoco. Io ho detto che si provvederà ai lavori del porto di Cagliari, per cui c'è già un progetto per 4 milioni. Probabilmente nella fretta posso essermi spiegato male.

MASTINO. Ed io posso anche aver male inteso.

Il difetto maggiore che in fatto di lavori pubblici si è sempre verificato, è la mancanza di un piano generale organico, di una visione complessiva delle opere da eseguire, inquantochè ciò si risolve in uno svantaggio per le regioni più lontane, le quali, o per mancanza di popolazione sufficiente, o per altri motivi, meno destano l'interesse del Governo.

La politica seguita finora, in fatto di lavori pubblici, è quella risultante in parte dalla paura di disordini o di preoccupazioni elettorali; e le regioni più tranquille, verso cui forse dal lato morale — non sempre la morale può andare però d'accordo con la politica — si sarebbe dovuta avere una maggiore considerazione da parte del Governo, sono state invece quelle che vennero ultime nella considerazione dei Ministeri,

e spesso anche nell'attenzione della Camera.

Altra questione importante, oltre quella della mancanza di un piano generale di lavori, (deficienza questa già segnalata e maggiormente grave perchè se non sbaglio nel giugno o nel luglio dello scorso anno vi fu un voto preciso della Camera che ne faceva obbligo al Governo) è quella del decentramento.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha accennato alla opportunità del decentramento, però entro determinati limiti, a proposito dell'eventuale costituzione di un Ente autonomo per i lavori di bonifica. È troppo poca cosa!

Già in sede di questa discussione io preannunziavo la presentazione di un disegno di legge, mio e di altri colleghi, che consiste nella istituzione di un Ente autonomo non solo per i lavori di bonifica, ma di un Ente autonomo regionale per tutti i lavori pubblici della Sardegna.

Tale ente autonomo dovrebbe provvedere alla esecuzione e alla manutenzione di tutti i lavori pubblici necessari per la Sardegna, ed anche a mio avviso, al governo del regime forestale, e avrebbe tutte le attribuzioni assegnate ai Ministeri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, dalle leggi speciali per la Sardegna.

Gli uffici del Genio civile attualmente esistenti nei compartimenti, nonchè parecchi altri, dovrebbero far parte di questo ente, che dovrebbe avere un bilancio apposito, perchè altrimenti sarebbe inutile e vano il decentramento; e tale ente, in quanto regionale, dovrebbe e potrebbe con uno spirito illuminato preparare il piano generale delle nostre opere pubbliche più necessarie ed urgenti, e promuoverne in seguito l'esecuzione.

Quando si pensi che per ogni piccola pratica, per tutte quelle il cui valore non superi il milione, noi dobbiamo far ricorso alle infinite approvazioni, e specialmente a quella del Consiglio superiore dei lavori pubblici; quando si pensi ancora che molti dei nostri enti locali, direi quasi tutti, si trovano nell'impossibilità materiale di avere chi direttamente e illuminatamente possa seguire e sollecitare tali approvazioni qui in Roma, s'intenderà l'opportunità dell'ente istituzionale da me accennato; ente istituzionale che io credo debba essere sul tipo del Magistrato delle acque.

Molto si è detto, contro il sorgere di questi enti autonomi, e si è affermato come altro non rappresentino se non il ripetersi

dell'accentramento burocratico, che sarebbe diffuso e suddiviso in questi diversi e vari istituti; ma mentre questo si potrà ripetere per gli enti autonomi per i lavori pubblici, sul tipo, ad esempio, di quello per la Basilicata, non si potrà dire, a mio avviso, per un ente autonomo, il quale sia sul tipo del Magistrato delle acque, del quale del resto tutti sappiamo come abbia dato buona prova.

Debbo anche ripetere un concetto generale enunciato da altri qui dentro, vale a dire debbo richiamare l'attenzione del ministro, che certamente è già diretta in quest'ordine di idee, a che le spese siano (per quel poco che il nostro bilancio ci può consentire di spendere) utili, e intendo dire utili in senso assoluto.

Ho notato, come spesso noi procediamo alla votazione di progetti di legge che impegnano il bilancio nostro per decine di milioni per determinate e grandiose opere pubbliche.

Per esempio, qui a Roma, la Capitale del Regno, io sarei un barbaro se non riconoscessi l'importanza nazionale della Capitale nostra, e, direi anche, la funzione nazionale alla quale la Capitale deve rispondere; ma devo anche, come rappresentante di una regione misera, che merita tutta l'attenzione del Governo, mettere in rilievo che molte spese hanno il carattere di spese di lusso.

Non voglio ripetere ciò che si riferisce ai monumenti, ma molte spese rappresentano alcunchè di lusso che il bilancio nostro, misero, specialmente in questo periodo, non dovrebbe consentire.

Quando tutte le regioni d'Italia fossero libere dalla malaria, fornite d'acquedotti, quando tutte le regioni d'Italia fossero poste in condizioni di veder risolte le principali necessità, che sono assolute per il vivere, non dico civile, ma semplicemente umano, allora, ma solo allora, il bilancio italiano potrebbe consentire quelle spese di lusso che oggi si fanno.

Mentre si pensa a costruzioni fastose, d'altra parte anche qui a Roma, Capitale del Regno, si verifica (cosa che non è di decoro per noi) il fatto di vedere pubblicamente dei disgraziati dormire sotto i portici e per le strade, segno questo che per lo meno non sono sufficienti i pubblici dormitori, in Roma, Capitale d'Italia! (*Approvazioni*).

Dopo queste osservazioni d'indole generale, richiamo l'attenzione del Governo

su questioni speciali dell'isola nostra, questioni però non episodiche, frammentarie, ma che dovrebbero, a mio avviso, far risorgere l'isola tutta, e con ciò contribuire al vantaggio della Nazione.

Vi è tutto un ordine di studi per la nazione italiana, con speciale riferimento all'isola di Sardegna, tutto un ordine di studi soprattutto affermato dall'ingegnere Omodeo e dall'ingegnere Dolcetta, ingegneri che noi conosciamo per il loro valore e anche per gli studi presentati relativamente al Tirso.

VELLA. Sono poesie!

MASTINO. Non sono poesie, in quanto sono basati su realtà e su studi pratici per i quali furono presentati i progetti.

Può essere piuttosto che sia poesia la speranza che questi progetti possano, per quanto basati sulla realtà possibile, essere attuati, e in questo senso siamo d'accordo.

Dicevo dunque che c'è tutto un insieme di studi e di lavori diretti a conseguire, in Sardegna, un insieme di grandi serbatoi, che, con la produzione conseguente di energia elettrica potrebbe avvantaggiare l'isola tutta, e, oltre che l'isola, l'intera Nazione.

Sappiamo che le miniere (e la Sardegna è la regione in Italia più ricca di miniere) languiscono e stanno per chiudersi. Le loro condizioni di vita erano basate soprattutto sul fatto che la mano d'opera era pagata a vilissimo prezzo; venute meno queste condizioni, bisogna pensare a far sì che si arrivi a poter lavorare il minerale sul posto.

Questo potremo farlo quando vi siano serbatoi i quali consentano uno sviluppo sufficiente ed adeguato d'energia elettrica.

In materia si è fatto molto, ed a questo proposito io devo dar lode per l'opera del Tirso.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. E vi sono anche le opere del Coghinas.

MASTINO. Sì, accanto alle altre opere ci son quelle del Coghinas, ma il Coghinas figura nelle tabelle fin dal 1907 fra le opere che devono essere eseguite!

Ma, da allora, 1907, fin'oggi, queste opere non hanno fatto un passo innanzi! Non basta segnar sulla carta le opere da eseguire, bisogna che praticamente ci avviamo verso le esecuzioni di queste opere. Così, ad esempio, vi sono altre opere che rappresentano uno sviluppo possibile di energia come quelle del Tomo e del Flumendosa, e così varie altre.

Procedendo per richiami passo ad altri argomenti: la questione ferroviaria.

Si disse che nessuna disparità di trattamento c'è fra il meridionale ed il settentrione d'Italia. Io non voglio fare questioni regionali, in modo assoluto, ma non posso nascondere il rilievo opportuno del come, nella regione nostra, abbiamo una unica ferrovia che corre irrazionalmente la Sardegna da un capo all'altro, e manchino quelle più elementari linee ferroviarie che dovrebbero servire di raccordo.

Si può rispondere che alla istruttoria ed alla pratica risoluzione delle costruzioni di queste altre ferrovie si è pensato già, che per taluna nella relazione che è stata distribuita sul bilancio dei lavori pubblici, la ferrovia è indicata come costruenda, che la concessione si è effettuata... Ma tutto questo si verifica e si ripete da decenni.

C'è, principalissima quella che dovrebbe attraversare il Gerrei, quella che dovrebbe unire il circondario di Nuoro con l'Ogliastra. Ora io non voglio fare questioni particolari, ma voglio richiamare il Governo alla visione di questa necessità, del come sia inutile segnare sulla carta costruzioni di ferrovie ove non si creino le condizioni per rendere possibile ad una impresa o ad una società privata la costruzione delle ferrovie stesse.

È necessario provvedere ad una sovvenzione speciale per la linea Nuoro-Sor-gono.

**CARBONI-BOY.** Questa linea è nella relazione.

**MASTINO.** Ed è ciò che ho messo in rilievo. C'è sulla carta segnata questa ferrovia, come ferrovia che assolutamente deve costruirsi, ma è segnata da decenni! Ora, io richiamavo appunto l'attenzione del Governo sulla necessità di una speciale sovvenzione per questa ferrovia che attraversa una regione montuosa, e perchè la sua costruzione sia possibile all'appaltatore, o alla Società concessionaria, occorre una speciale sovvenzione

L'attuale sovvenzione è di cinquanta mila lire, e queste rappresentano anche in parte la garanzia per l'esercizio della linea ferroviaria.

Ora, cinquanta mila lire in una regione montuosa, vanno spese tutte per la costruzione e non resta, in quanto è una zona di poco traffico e di scarso rendimento, se non una minima percentuale, se pure resta, per la garanzia dell'esercizio.

Quindi, necessità di speciali sovvenzioni, e di una legge sul tipo di quella per la Civitavecchia-Orte.

C'è anche una convenzione fra lo Stato e le nostre provincie sulla quale, per accenno brevissimo, richiamo l'attenzione del ministro, convenzione in materia stradale per l'allacciamento di molti nostri comuni isolati e di altri comuni con le stazioni ferroviarie.

Nella convenzione fatta fra le provincie e lo Stato la somma fissata fu di quaranta milioni: è necessario, in rapporto alle nuove esigenze, all'aumento del materiale e della mano d'opera, che sia aumentata la somma, non solo, ma è necessario si addivenga ad una operazione che a mio avviso è facilissima, direi contabile, cioè è necessario che la disponibilità finanziaria annuale, che adesso è di due milioni e 400 mila lire per la provincia di Cagliari e di un milione e 600 mila lire per la provincia di Sassari venga aumentata, in quanto altrimenti si verificherà, come si è verificato, che per molte strade siano definiti i progetti, approvati completamente, e sia impossibile l'inizio dell'esecuzione, in quanto la disponibilità finanziaria è stata già consumata (strade di Arzaghena-Gavor-Lodine, ecc.).

Accennerò ad un'ultima questione ed avrò finito.

Fu merito del compianto ministro Cava-sola, verso il quale va la memoria grata di tutta l'isola di Sardegna, aver provocato uno studio sui canali d'irrigazione e sulle opere di bonifica presso le baronie di Gallellie Orosei lungo il corso del Cedrino. So che adesso questo progetto venne richiamato dal ministro di agricoltura, e che nuovi studi in proposito vengono fatti.

Ora io mi permetto di sollecitare un'azione concorde del ministro di agricoltura con quello dei lavori pubblici relativamente a questo problema, in modo che venga risolto in tutti i suoi lati, vale a dire dal lato della dotazione di acqua potabile, come della bonifica idraulica, tanto più che sono in corso le opere stradali che allacciano quei paesi alla nazionale.

E ho finito. Il ministro ai lavori pubblici ha in questi giorni dato esempio lodevole di amore verso la nostra terra, in quanto, relativamente a un nubifragio violentissimo, che ha danneggiato e quasi distrutto parecchi nostri paesi, ed ai provvedimenti da noi in proposito invocati, se fu possibile arrivare ad alcun che di concreto e che

presto sarà portato, come progetto di legge alla Camera; ciò fu in gran parte per l'ottima sua buona volontà.

Ciò mi dà affidamento a ritenere che egli voglia accogliere queste mie parole con animo ben disposto, in quanto egli, giovando all'Italia meridionale e alla Sardegna, non solo farà opera di vero meridionale amante della sua terra, ma farà soprattutto opera di vantaggio per tutta l'Italia. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Federzoni, Caetani, Rocco Alfredo, Guglielmi e Sarrocchi:

« La Camera,

affermando la necessità della soluzione integrale del problema delle più rapide comunicazioni ferroviarie fra la Capitale e il Settentrione;

riconoscendo quale elemento primo ed essenziale di detta soluzione la realizzazione della direttissima Roma-Viterbo-Acquapendente-Buonconvento-Siena-Firenze;

invita il Governo a disporre che nella costruzione dei tronchi parziali di maggiore urgenza o di più facile esecuzione i caratteri tecnici dei tronchi stessi vengano determinati in guisa da rendere possibile che tali tronchi siano per essere in breve inseriti in una linea di grande traffico, la quale costituisca da un lato la continuazione della direttissima Roma-Napoli e dall'altro della direttissima Firenze-Bologna ».

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato da 30 deputati.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Federzoni ha facoltà di svolgerlo.

FEDERZONI. Intratterrò per brevissimi minuti i colleghi presenti, ognuno dei quali, credo, ha come me un'ordine del giorno da svolgere, e ha giustamente premura che arrivi il suo turno. D'altronde, la questione che desidero rapidamente prospettare non ha soltanto un interesse locale e, diciamo pure, nel senso buono della parola, elettorale, ma investe realmente un problema di grande importanza nazionale.

Le due grandi direttissime che sono ormai in via di compimento, la direttissima Bologna-Firenze e la direttissima Roma-Napoli, pongono dinnanzi al Governo, al Parlamento e all'opinione pubblica, il problema della terza direttissima che necessariamente dovrà integrarle, per rendere più agevoli e più rapide le comunicazioni

tra il Settentrione e il Mezzogiorno d'Italia, cioè appunto la direttissima Firenze-Roma.

È evidente che, nelle condizioni attuali, sarebbe assurdo il voler provocare dal Governo delle dichiarazioni che non potrebbero avere, anche se favorevoli, che un valore assolutamente platonico, avveniristico, per affrettare coi voti la conclusione a breve scadenza di quella direttissima. Si domanda soltanto che il problema non sia pregiudicato.

Vi è inclusa, tra il mare e l'attuale linea ferroviaria Firenze-Roma, una zona vastissima, di straordinaria importanza economica, che ha assolutamente insufficienti comunicazioni ferroviarie, e che anzi, nel gergo degli specialisti di ingegneria ferroviaria in Italia, è solitamente chiamata il deserto ferroviario d'Italia.

Essa comprende regioni di grandissima importanza; come la regione mineraria del monte Amiata, la regione straordinariamente importante, per le bellezze naturali, per ricchezza e produttività agraria incomparabile, come quella appunto che circonda il lago di Bolsena, e centri di una bellezza artistica e di uno splendore storico fra i più mirabili che siano nel nostro paese, come, a tacere di altri, Siena e Viterbo, l'una e l'altra capolinea di ferrovie d'importanza secondaria e che, in certo modo, sono appartate fuori del grande movimento del traffico e dei viaggiatori.

Ora sono in corso vive agitazioni per ottenere il completamento di alcuni tronchi parziali che dovrebbero migliorare le comunicazioni, così di Siena come di Viterbo, con il resto d'Italia.

Senonchè, il piano regolatore delle ferrovie dell'Italia centrale, a quanto pare, prevede che la costruzione di tali tronchi debba esser fatta, secondo criteri tecnici, a scartamento normale, ma unicamente per farne strumento di comunicazioni locali.

Ora noi domandiamo che questi tronchi parziali siano costruiti con criteri tecnici tali che non ne pregiudichino la inserzione sulla futura linea di grande comunicazione che noi auspichiamo.

Oggi si parla molto di un breve tronco che dovrebbe prolungare la linea Roma-Viterbo, dovrebbe giungere fino a Valentano ed Onano, mettendo il lago di Bolsena in comunicazione ferroviaria col resto d'Italia, linea che ha certamente una grande importanza, e della quale tutti desideriamo sia affrettata la costruzione.

Ma noi, mentre prospettiamo qui questi vitali interessi delle popolazioni dell'Alto Lazio, domandiamo, nell'interesse nazionale, che la costruzione di questa linea ed il suo armamento siano predisposti in guisa da renderne appunto possibile l'innesto nella linea di grande traffico che dovrà abbreviare di parecchie decine di chilometri la distanza tra Firenze e Roma.

Questo nostro postulato corrisponde evidentemente a un interesse di tutto il paese. Bisogna impedire che una soluzione parziale allontani invece che avvicinare il momento in cui sarà possibile la risoluzione integrale e organica di tutto il problema delle comunicazioni fra il Settentrione e il Mezzogiorno d'Italia. Questo corrisponde agli interessi precisi della capitale, e agli interessi vitali di tutta la Nazione. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Reale e Janfollà:

« La Camera,

considerato che, dopo quasi un ventennio dalla promulgazione, è un dovere nazionale affrettare l'esecuzione della legge di Basilicata:

considerato che il ritardo nell'esecuzione è dovuto: a) alla insufficienza degli organi tecnici; b) alla insufficienza delle assegnazioni di fondi; c) alla mancanza di decentramento amministrativo;

Rilevata la lentezza con cui sono eseguite le costruzioni ferroviarie e le proteste sollevate per i tracciati adottati o da adottare, per cui si aggrava, non si risolve il problema delle comunicazioni;

invita il Governo: 1° a destinare nuovi funzionari tecnici agli uffici del Genio civile di Potenza; 2° ad aumentare la dotazione dei fondi per consentire l'appalto e l'esecuzione dei lavori già progettati, nonchè l'appalto degli acquedotti di Montemilone dell'Agri, del Basento, del Sauro; 3° ad estendere alla legge per la Basilicata le disposizioni contenute nel decreto-legge 24 agosto 1921 per gli enti stradali, come ne fa obbligo l'articolo 2 del citato decreto; 4° aumentare i fondi per le costruzioni delle Calabro-Lucane, 5° nominare Commissione di tecnici — con la rappresentanza delle popolazioni interessate — che risolva in modo organico le richieste di numerosi ed importanti comuni per avvicinamento delle stazioni agli abitati ».

Non essendo presente l'onorevole Reale, s'intende che vi abbia rinunciato.

Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Caccianiga:

« La Camera convintà della necessità di opportune riforme alla attuale legge per la concessione delle acque pubbliche, intese ad ovviare il pericolo di dannosi ostruzionismi da parte dei privati, od intralci burocratici a progetti di alto interesse nazionale già pronti per l'attuazione, passa all'ordine del giorno ».

Chiedo se sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Caccianiga ha facoltà di svolgerlo.

CACCIANIGA. Onorevoli colleghi, ho presentato questo ordine del giorno non con l'idea di svolgerlo, ma nella speranza che il ministro dei lavori pubblici nel suo discorso avrebbe fatto cenno d'adesione a quella, che, a mio modo di vedere, è una questione gravissima e importantissima, e senza la risoluzione della quale molti dei nostri voti, molte delle nostre discussioni, tutti i nostri desiderata, finiranno per cadere nel vuoto.

Alludo alla necessità di modificare la legge per la concessione delle acque pubbliche, legge che è opera elogiabile dell'onorevole Bonomi, al Ministero dei lavori pubblici, ma che, come tutte le cose umane, è in qualche punto manchevole e deve venire quindi soggetta a revisione e modifica.

Dico ciò non per fare dell'accademia, ma perchè un doloroso caso, direi personale, una pratica fatta da me e da colleghi e amici miei nel mio paese, m'induce ad affermarne con cognizione di causa le deficienze.

Dico del caso nostro per assurgere a conclusioni di indole generale; esso è tipico e convincerà la Camera della serietà e bontà delle mie ragioni.

La provincia di Treviso ha un territorio per buona metà costituito da alluvioni del Piave recentissime, anteriori cioè all'epoca in cui vennero dalla Repubblica Veneta costruiti i famosi argini di San Marco; è perciò estremamente ghiaioso, l'*humus* vegetale è superficialissimo, quindi soffre la siccità nel modo più esasperante.

In questa zona, che non è piccola, ma abbraccia ben 33 mila ettari di terreno,

l'anno scorso, per accennare ad un'annata soltanto, a causa della siccità, a parere dei tecnici agrari, tra i quali ricordo il chiarissimo prof. Benzi, si ebbe una perdita nei raccolti per un'ammontare superiore a 28 milioni di lire.

La popolazione nostra da oltre 30 anni si sono affaticate per risolvere il problema dell'irrigazione.

E dopo tanti studi, tante fatiche, e diciamo pure, tante spese, perchè i progetti costano, si è giunti, mercè l'efficace ausilio dell'onorevole Raineri e di Luigi Luzzatti, che sposarono con affetto la causa nostra ritenendola veramente sana e meritevole, ad ottenere la preparazione dell'auspicato progetto. Progetto completo, col relativo finanziamento; progetto che dalla Commissione agraria del dopo-guerra ha avuto un voto di plauso illimitato, progetto che dalla Commissione Reale per le irrigazioni, presso il Ministero dell'agricoltura ottenne un altro voto di plauso, e che è stato pure elogiato dal ministro Micheli quando reggeva il Dicastero dell'agricoltura, e successivamente dall'onorevole Mauri che volle appoggiarlo con entusiasmo.

Il progetto venne presentato il 26 luglio 1920 con tutti gli accessori richiesti, ed era già pronto per l'attuazione; mancava solo il decreto di concessione e di derivazione dal Piave, che tutto faceva ritenere sollecito. Ebbene sono quasi due anni e si trova ancora là, al Ministero dei lavori pubblici, in attesa di una soluzione. Qual è il motivo?

Indicarlo è necessario, non solo per noi che ormai abbiamo sostenuto fortissime lotte per la nostra iniziativa, e che dovremmo consumare le scale del Ministero dei lavori pubblici nelle insistenti sollecitazioni; ma anche per i tanti lavori in gestazione, per molte regioni, come la nobile Sardegna, il Mezzogiorno, la Sicilia, che sarebbe una vera iattura nazionale se non fossero anch'essi celermente eseguiti.

A Milano, giorni fa, in un'adunanza presso la Deputazione provinciale ove si trattava il problema dell'irrigazione della Valle Padana, l'onorevole Turati accennò egli pure alla necessità di modificare la legge e di coadiuvare con una buona legislazione gli sforzi degli agricoltori.

Ora bisogna guardare quale è il male, studiarlo attentamente alle radici; altrimenti che avverrà delle nuove iniziative se la nostra che contava pur amici e sostenitori influentissimi, non è riuscita in tanto tempo a raggiungere la meta?

La legge sulle concessioni d'acque pubbliche è lastricata di buone intenzioni. Sembra abbia a far presto oltre ogni dire; si parla all'articolo 9 dell'obbligo fatto al Genio civile di dare immediata notizia al Ministero appena presentato un progetto; più in là si dice che il progetto deve procedere senz'altro, e più avanti ancora si mette un termine non inferiore ai 15 giorni ma non superiore ai 30 alla pubblicazione di esso.

Guai a passare i 30 giorni! Ma intanto nel caso nostro sono passati due anni senza risultato tangibile.

Cioè no; qualche cosa si è ottenuto; ma sapete come e perchè?

La nostra popolazione soffre, purtroppo, come altre popolazioni d'Italia, anzi più delle altre, perchè da noi abbiamo ancora delle luride baracche in cui si muore di etisia, di tifo e di pellagra, perchè si sono, è vero, ricostruite le case comunali distrutte dalla guerra, le scuole, i ponti, le strade, ma le casette per i contadini lungo il Piave non sono state riedificate che in piccola parte, giacchè ivi si dorme ancora nelle baracche. (*Interruzione del deputato De Bellis*).

Sì, si sono eretti i campanili e i palazzi comunali, ma quello che occorre di più è ancora in gran parte da fare. Queste popolazioni, dunque, alla disgrazia, che non è lieve, di esser senza tetto, aggiungono l'altra esasperante di mancare completamente di lavoro.

Mi dispiace di non veder qui il collega onorevole Tonello, fedele registratore della nostra disoccupazione, ma credo di non esagerare affermando che in provincia di Treviso i disoccupati superano i 15 mila e si avvicinano ai 20 mila.

GALENO. Sono più di 20 mila.

CACCIANIGA. Il collega Galeno ricorda che oltrepassano i 20 mila.

Ora, in questa miseria, in questa rovina, aver un progetto pronto e finanziato per 25 milioni, ma che non si può eseguire perchè manca il decreto di concessione delle acque, è ben dolorosa irrisione!!

Le nostre popolazioni, stanche, affamate, si sono riunite tutte, senza distinzione di colori politici; leghe bianche, leghe rosse, leghe gialle, perchè noi abbiamo anche le leghe gialle...

Voci. Un altro partito!

CACCIANIGA. ... sicuro un altro partito, un partito politico sui generis, che si potrebbe forse dire repubblicano-comunista. Queste leghe si sono riunite tumultuando; e noi deputati di tutti i settori abbiamo do-

vuto mandare al ministro dei lavori pubblici una viva raccomandazione perchè muova la disgraziata macchina arrugginita e la mandi avanti.

Non si chiedevano quattrini, non si chiedeva niente, se non che si desse l'*exequatur*, si desse la concessione delle acque. Allora finalmente sotto la pressione politica delle masse esasperate, la macchina si è mossa e nel dicembre scorso ottenemmo che una buona volta si iniziasse l'istruttoria.

Solo allora si destarono i dormienti e la legge ebbe finalmente applicazione. Non più il termine di trenta giorni - per carità! quindici giorni. Subito il termine è stato abbreviato, si sono effettuate le notifiche ed il sopralluogo si è accelerato al 15 marzo. Ma poi... chi ne seppe più nulla?

Al Ministero dei lavori pubblici si dice: « La relazione è a Treviso ». A Treviso « La relazione è a Venezia ». A Venezia: « La relazione è... vagante ».

Ancora un'altra pausa; non si va più avanti, non si cammina, non si ottiene quello che le popolazioni tumultuanti reclamano.

Il motivo è, egregi colleghi, che vi è in questa legge un disgraziato articolo 11 ove è detto che se al di là dei termini degli articoli 4 e 6, di cui ho detto poc'anzi, si presentino altri progetti, prima che il Consiglio superiore delle acque si sia pronunciato sulla domanda già in istruttoria, si « potrà » - ed è questo « potrà » la chiave di volta di tutte le nostre disgrazie - si « potrà » esaminare anche ogni successiva domanda se presenti caratteristiche di pubblico interesse.

Voi capite che ciò significa che non ci si muove più. La disposizione stabilisce che in questo caso tutto rimane sospeso, finchè anche sulla nuova domanda non sia stata completata l'istruttoria.

Da noi è accaduto che, in seguito alla presentazione della nostra domanda, cioè dopo il 26 luglio 1920, una potente Società, e io non intendo parlare contro di essa, perchè forse ci fu compagna al duolo e perchè dovremo procedere insieme, se vogliamo arrivare alla conclusione, ha presentato una sua domanda, che fu un primo bastone fra quelle ruote.

Si giunge al maggio dell'anno scorso, prima di ottenere che essa fosse pubblicata: una pausa di dieci mesi invece che di trenta giorni! Perchè? E dopo dieci mesi, otto, dieci, quindici, non so quante domande di concessione - variazioni sull'istesso

motivo - si sono accavallate una sopra l'altra.

Così il Piave si è fatto, - nei progetti ben s'intende -, camminare per monti e per valli. Lo si è preso talvolta dal suo alveo e lo si è portato in cima alle più alte montagne, poi con viadotti e gallerie lo si è fatto passare da una montagna all'altra, attraversare le valli, piombare negli abissi. Erano progetti fantastici alla Giulio Verne.

Il Ministero avrebbe potuto prendere quei progetti e metterli alla bella prima da parte e non sospendere per riguardo ad essi iniziative sane e possibili.

Con tali pretesti si indugiò un altro anno, e solo quando gli operai affamati si diedero ad abbattere le mura della città di Treviso, il Ministero si è mosso.

Si è riunito d'urgenza il Consiglio superiore delle acque; e l'illuminato Consesso appena esaminati i vari incartamenti, ha fatto di essi finalmente giustizia.

Perchè non lo si è convocato prima? Perchè la legge ha quella deplorabile lacuna?

Quel « potrà » si deve cambiare, ed apporvi in sua vece un termine breve, brevissimo. Le carte non dovranno restare giacenti degli anni. La convocazione del Consiglio superiore delle acque dovrà seguire quanto mai rapido.

Se si continuerà l'applicazione di questa legge senza modificarla, si vedranno tutte le altre grandiose iniziative per irrigazione che sono in progetto, od in corso di studio, o che si devono attuare, per accelerare il ritmo della redenzione economica del nostro Paese, cadere nel dimenticatoio, e sarà più che mai lontano il giorno in cui potremo vederle attuate.

Confido che l'onorevole Riccio, che con tanto amore presiede il Ministero dei lavori pubblici, vorrà porre termine a questa disgraziata situazione di cose, ed imprimere un vigoroso impulso alle grandi opere di irrigazione che non devono sostare troppo a lungo sulla carta, ma venir prontamente attuate, se si vuole rigenerare la nostra economia che tutto ha da ripromettersi da una intensificata e ferace coltivazione agraria.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Sipari:

« La Camera invita il Governo a limitare l'elettrificazione delle ferrovie dello Stato a quelle linee che, per traffico, per pendenza

e per difficoltà di esercizio con la trazione a vapore, esigono la trasformazione del sistema di trazione anche indipendentemente da ogni considerazione di carattere economico ».

L'onorevole Sipari non essendo presente, s'intende che vi abbia rinunciato.

Segue l'ordine del giorno dell'onorevole De Andreis:

« La Camera - nelle nuove condizioni dopo la guerra vittoriosa - esprime il voto che i complessi problemi: delle strade ordinarie e dei trasporti su di esse; dei porti e delle vie fluviali; delle tramvie e ferrovie, e specialmente dell'elettrificazione delle ferrovie, siano sottoposti ad un nuovo studio integratore, che possa fissare un piano regolatore logico e organico per un sufficiente numero di anni ».

Chiedo se sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole de Andreis ha facoltà di svolgerlo.

DE ANDREIS. Onorevoli colleghi, dopo i numerosi oratori che hanno parlato su questo bilancio dei lavori pubblici, naturalmente io dovrò limitare il mio dire per non ripetere tutto ciò che già è stato detto e per non stancare la Camera col rilevare tutti i punti in cui sono d'accordo o in disaccordo coi diversi oratori.

A me dispiace che sia mancato l'onorevole Sipari, il di cui ordine del giorno aveva un significato preciso che in parte coincide con ciò che il relatore esprime nella sua relazione ed in gran parte anche col mio pensiero.

Avrei risparmiato allora per quanto riguarda le ferrovie una gran parte di quello che dovrò dire, perchè probabilmente l'amico Sipari l'avrebbe detto con molto maggiore competenza.

L'ordine del giorno da me presentato è di significato molto generale, significato che non sarà forse comprensivo di tutti gli interessi, perchè da un certo punto di vista apparirebbe come una sospensiva e l'invocazione di nuovi studi radicali di tutti i problemi che riguardano i trasporti, le strade, le ferrovie, i porti, ecc.; perchè, secondo me, le condizioni in cui sono stati fatti gli studi per gli antichi piani regolatori, in cui si sono fissate le costruzioni, le conservazioni delle strade, ecc., come le

condizioni in cui si sono fissati i criteri per la costruzione e per l'esercizio di molte ferrovie, sono completamente cambiate, e quindi occorre mettersi a ristudiare completamente tutti questi problemi.

Comincerò dalle strade. Io devo dire innanzi tutto che in molti casi, per molte regioni d'Italia, io non sono eccessivamente favorevole alla costruzione di ferrovie.

Tutto questo non esclude che io consideri la costruzione di ferrovie soltanto dal punto di vista industriale ed economico. Credo che il punto di vista industriale ed economico sia il principale, ma comprendo anche come molte altre necessità d'indole sociale e politica, nel senso alto della parola, possano essere prevalenti in certi casi.

Ma credo anche che la costruzione di ferrovie in regioni in cui soprattutto mancano strade di comunicazione, o non sono mantenute come si deve, prepara un avvenire di sbilancio quasi sicuro e di non corrispondenza alla necessità delle regioni. Io non dico che si debbano prima costruire le strade, e pensare poi alla costruzione delle ferrovie (è un problema complesso di azione e di reazione): ma è certo che quando una rete di strade è ben mantenuta e permette i trasporti dai paesi alle stazioni ferroviarie più vicine, allora la ferrovia riesce efficiente; mentre che, quando le strade mancano e per arrivare alle ferrovie bisogna percorrere lunghi tratti di strada in cattive condizioni, e in uno stato primitivo, allora può convenire allungare il cammino ed arrivare direttamente a un porto, senza passare per la ferrovia.

Le strade soprattutto sono una necessità assoluta; e la maggior parte delle regioni in cui mancano, sono regioni essenzialmente agricole ed è proprio in esse che le strade specialmente occorrono.

Non voglio trattenermi sul problema delle bonifiche che costituisce un problema separato e molto importante, e su cui hanno già parlato molti oratori; esso però si rilega al problema delle strade, il quale, anche per ciò s'impone, e va studiato con molta larghezza.

Io non sono del parere, stato espresso, che le strade siano costruite tutte dallo Stato e che anzi una parte delle strade provinciali, debba passare in manutenzione allo Stato come le strade nazionali. Io credo che, nonostante i difetti, la manutenzione delle strade, pur tenendo conto delle trascuranze presenti che si atteneranno con una evoluzione più o meno lunga,

dev'essere affidata ai corpi locali, perchè più adatti, più vicini, e maggiormente a conoscenza di tutte le condizioni reali.

Se ci lamentiamo ora della stessa vigilanza del Governo nella manutenzione delle strade provinciali, su cui pure può avere qualche influenza, qualora noi dessimo allo Stato una grande rete di strade provinciali, potremmo essere sicuri che la burocrazia crescerebbe di numero, e che la manutenzione delle strade sarebbe quasi certamente peggiore e certamente più dispendiosa di quella affidata ai corpi locali. Sia severa la vigilanza sui corpi locali, ma soprattutto, e qui il problema investe altri organi e altri Ministeri, siano dati ai corpi locali i mezzi per curare le strade; perchè quando i corpi locali non possono essere che gli esattori, in nome del Governo, allora necessariamente ogni spesa viene ridotta al minimo e la manutenzione delle strade è nelle peggiori condizioni.

E per ciò guardi bene il ministro di non lasciarsi trascinare da facili proposizioni che escono facilmente da chi crede troppo in un semplicismo, talvolta evidente, e da chi crede, come in certe scuole mediche, che vi siano rimedi assoluti. Sono frasi fatte quelle di poter eliminare tutti gli inconvenienti.

Io arrivo piuttosto ad un'altra conclusione, ed è che più grave ancora della costruzione delle strade è il problema della nuova manutenzione stradale. La viabilità stradale presenta in questo momento un periodo di rinnovamento, specie per i nuovi mezzi di locomozione, largamente adottati; alludo specialmente agli autobus e agli autocarri che hanno completamente capovolto i concetti di manutenzione delle strade.

Oggi quei sistemi di manutenzione non possono più essere continuati e vanno riformati. Le nuove strade bisogna che oggi siano costruite con criteri diversi dal passato, e forse con criteri completamente nuovi; perchè ciò, che oggi pare un paradosso, se risponde davvero alle condizioni generali del paese, può diventare domani una realtà.

Oggi si parla persino di sostituire le strade alle stesse ferrovie, si parla già di un progetto di direttissime stradali Torino-Milano-Como, Venezia-Milano, con strade fatte in modo che siano adatte soltanto agli autobus e agli autocarri, in modo che il percorso mediante automobili o autobus diventi molto più economico, non solo per

i passeggeri ma anche per le merci, di quel che sono le ferrovie.

E aggiungo un altro argomento: le condizioni di costo presenti, e forse per lungo tempo permanenti, dei materiali per le ferrovie, materiali fissi e mobili, trattengono le società private dall'immobilizzare oggi dei capitali in rotaie e impianti fissi e nella costruzione di locomotive, imperocchè sia proprio nel momento in cui questi materiali costano di più.

E quindi sorge l'altro concetto: se in molte regioni non sia preferibile, in questo periodo di tempo, intensificare molto i servizi automobilistici, attendendo a costruire le ferrovie quando le condizioni del mercato permettano di costruirle con minore spesa.

Arriverà presto questo momento o arriverà più tardi: ma in ogni modo questo spiega anche come delle società che hanno già delle concessioni ferroviarie o, che potrebbero fare dei prolungamenti, in questo momento invece non fanno i prolungamenti e non attuano le concessioni. Decadranno, ma intanto il buon pubblico non ha nè la ferrovia nè l'automobile.

Certo, tutta la questione dell'automobilismo pubblico deve essere ristudiata anche essa da un punto di vista nuovo e con somma diligenza.

Noi abbiamo dei servizi (parlo di regioni che conosco, come le Marche e dalle quali mi arriva una quantità di reclami, di lamenti, di proteste) noi abbiamo dei servizi automobilistici in cui il carico dei passeggeri supera ogni immaginazione. Non soltanto l'interno, l'esterno, ecc., ma la parte superiore degli automobili è carica in modo impossibile!

Bisognerà rivedere queste concessioni.

Se questo può costituire un guadagno illecito di coloro che hanno le concessioni, o se le sovvenzioni per le concessioni non bastano e costringono questi esercenti a intensificare così, a danno del pubblico, il loro esercizio, bisognerà provvedere ad intensificare il numero delle corse, ad intensificare il numero delle automobili, in modo che questi servizi rispondano davvero alle necessità del presente.

Ed ecco perchè io dico che il problema delle strade bisogna che sia ristudiato da questi due punti di vista: delle nuove necessità che si impongono per la costruzione e la manutenzione; e della necessità che la costruzione delle strade anticipi, anche di non molto tempo, se si vuole, la costruzione

delle ferrovie nelle regioni in cui le comunicazioni sono assolutamente deficienti.

È quello che io dico nel mio ordine del giorno: essere necessario un nuovo studio che riguardi tutta la rete stradale, non soltanto nella costruzione quantitativa della rete stessa, ma anche nella natura, nei materiali e nel carattere delle strade stesse.

La questione dei porti è stata qui trattata molto largamente.

Forse, il difetto di questa discussione è stato questo: che molti degli oratori si sono occupati ognuno del loro porto o dei loro porti. E si capisce... è umano questo!... è naturale!... anche perchè ognuno conosce di più le cose vicine, ed io stesso qualche volta mi astengo dal parlare delle cose lontane, perchè non le ho presenti e non ne conosco le condizioni precise.

Ma è certo che il piano regolatore dei porti data dalla legge Gianturco, e quindi da tempi antidiluviani assolutamente diversi dai presenti; ero ancora alla Camera io, e quindi si tratta di tempi veramente molto lontani!

Ora, questo piano regolatore era stato impostato dal compianto Gianturco con grande larghezza di vedute e con grande parsimonia nello stesso tempo, parsimonia che è stata poi distrutta in parte dagli interessi particolari di tutti i deputati della Camera, da chi ha voluto che in una legge generale dei porti fossero introdotti tutti i porti possibili e tutti i lavori possibili.

Quel piano regolatore, anche per i porti maggiori pei quali erano state fissate dotazioni cospicue, attende ancora in gran parte la sua esecuzione.

Intanto, questo enorme ritardo nella esecuzione, ha fatto sì che una parte delle opere costruite non risponde più alle necessità del presente. È il solito vizio.

Ho sentito qui una frase da un tecnico: fate pure lentamente, ma fate.

Ora, in fatto di lavori pubblici, far lentamente può essere un danno gravissimo, specialmente riguardo ai porti e ad altri lavori marittimi, come gravissimo può essere per le ferrovie.

Infatti, le opere costruite per i porti facilmente si deteriorano anche in condizioni di tranquillità delle acque.

E per le opere ferroviarie posso citare come esempio, la Sant'Arcangelo-Urbino, che fu proposta dal compianto collega Vendemini, da più di venti anni: e di cui la costruzione è proceduta con incredibile lentezza ed anzi i lavori sono stati quasi so-

spesi a intervalli; cosicchè nei passati inverni ho visto molte delle opere d'arte sgretolarsi, tutta la massicciata rovinarsi, e quei lavori si dovranno rifare con grande dispendio.

Una volta fissati, i lavori si devono eseguire con la rapidità necessaria: non basta iscriverne in bilancio i mezzi, bisogna che ci siano. Iscrivete pochi lavori, se non è possibile fare altrimenti; quando si richiedono molti lavori e si iscrivono tutte le cifre possibili nel bilancio, si corre il pericolo di non vedere nessuna opera eseguita.

Appunto per questa lentezza nei lavori portuali, le condizioni sono ora completamente cambiate; si sono aggiunte nuove necessità che richiedono nuovi mezzi ed in parte rendono inevitabili altre opere, e rendono meno utili opere già costruite.

Credo che l'istituzione di Enti autonomi sia stata saggia; io, amico del decentramento, non sono del parere (ho visto qualche ordine del giorno e qualche proposta in questo senso) di sottoporre questi Enti autonomi direttamente al Ministero dei lavori pubblici.

Credo che una larga autonomia lasciata ad essi (quando non diventino servi di cricche locali del basso o dell'alto, come può avvenire in qualche porto che conosciamo) risponda meglio alle necessità; perchè quegli Enti saranno così sostenuti da tutte le autorità commerciali, industriali, lavoratrici e finanziarie del luogo e della regione in cui devono operare.

Ma questi Enti autonomi sono stati costituiti per certe opere con dei progetti di massima, e su questi progetti in ogni caso, appunto per amore del natio loco, si è fatto sì che la spesa apparisse bassa, perchè il Governo accordasse la costituzione dell'Ente con facilità.

Ma oltrechè la spesa è stata costituita bassa, è intervenuta la svalutazione della moneta e l'aumento di tutti i materiali; e, nei lavori dei porti specialmente, non solo la mano d'opera, ma gli elementi principali delle costruzioni sono aumentati più che in altre industrie.

Cosicchè ora abbiamo gli Enti autonomi con finanziamenti che, essendo insufficienti, li riducono all'impotenza; ed essi invocano continuamente dai deputati che si rivedano tutti i conti, si rifacciano i finanziamenti e si stanziino nuovi fondi.

Il problema quindi è molto grave; ed è certo che un nuovo piano regolatore che ristudi tutte le necessità del momento e in

analogia coi bisogni presenti, è assolutamente necessario. Se no, andremo avanti così con degli Enti che non possono lavorare, che hanno progetti non più di massima, ma esecutivi, di cui non possono mettere nulla in azione; perchè non si può cominciare a fare le piccole cose quando si tratta, come in certi porti, di creare dei veri avamposti o porti di soccorso; lavori che devono essere fatti nel loro complesso e non a spizzico. Ripeto dunque: uno studio nuovo di tutte le necessità si impone. Ma non bisogna prender pretesto da questa necessità di studio per una comoda sospensiva. Sono convinto che se ci varremo davvero di tutte le energie e intelligenze, se approfitteremo del fatto che molte idee chiare in proposito sono già penetrate nella mente della massima parte dei tecnici, non solo, ma anche della massima parte degli enti commerciali, ed industriali ed anche dei lavoratori, si potrà, questo studio, farlo con relativa rapidità.

Relativa rapidità; perchè anche io sono nemico di quella eccessiva rapidità. per cui spesso si cominciano le costruzioni su semplici piani di massima, che danno luogo a delusioni terribili e i cui consuntivi salgono a dieci volte la cifra dei preventivi.

Dunque si studi con rapidità, ma con quella rapidità razionale che permette di far le opere organiche e reali.

E veniamo alle ferrovie: ho già detto che avrei preferito che l'amico e collega Sipari avesse trattato questo problema, perchè così avrebbe evitato a me di trattarne la maggior parte e specialmente ciò che riguarda l'elettrificazione.

Da quando sono diventato ingegnere, (ed anche questo si perde nella notte dei tempi), mi sono, si può dire, occupato in modo speciale della elettrotecnica e quindi di derivazioni d'acqua, di centrali, di trasporti, di trazione elettrica. È una materia nella quale ho dovuto studiare molto, se si pensi che quarant'anni fa la elettrotecnica era agli albori, e di cui ho seguito tutto lo sviluppo, tanto che si può dire che io posso essere uno storico dell'elettrotecnica, e potrei presentare modelli, come nei musei, dalle prime macchine, che davano un rendimento, se lo davano, del 15 o del 20 per cento, fino alle ultime macchine che arrivano ad un rendimento del 94 e 95 per cento.

Quindi sarebbe naturale che io avessi un amore speciale per l'applicazione di tutto ciò che è elettricità in tutte le fun-

zioni. Eppure ciò non mi toglie la convinzione che anche in fatto di elettrotecnica, bisogna guardarsi dalle esagerazioni.

È facile parlare di città elettriche, o almeno di palazzi elettrici, in cui tutto, fino anche al modo di portare i cibi dal piatto alla bocca deve esser fatto da congegni elettrici! Ma non andiamo a queste esagerazioni!

Certo il progresso così rapido e così intenso della elettrotecnica ha permesso uno sviluppo che parrà, anche ai posteri, meraviglioso. Ma d'altra parte non lasciamoci trascinare dagli entusiasmi troppo facili. Io esamino le applicazioni della elettrotecnica come esamino il problema della municipalizzazione, di cui sono amico, ma di cui non sono idolatra; esamino caso per caso, per vedere se l'applicazione dell'elettricità non sia semplicemente uno sportismo, o se invece sia un'applicazione pratica rispondente agli interessi generali.

Oh! gli entusiasmi! Benedetti entusiasmi! Ricordo le discussioni che si sono fatte qui quando il carbone bianco doveva alimentare non so quante cose! Per una strana combinazione, allora, gli ingegneri erano pochissimi in quest'Aula; adesso ce ne sono, e di valenti, e ne abbiamo sentito anche la voce.

Ora le stesse discordie dei tecnici dimostrano che essi studiano ed esaminano i problemi in modo da penetrarne tutti i diversi aspetti, ma allora gl'ingegneri, nella Camera, erano pochi ed erano soffocati dal semplicismo degli incompetenti.

Una delle poche volte che ho detto che l'elettrificazione, per esempio della Roma-Napoli era, secondo me, non dico una corbelleria, ma una applicazione non rispondente alle necessità di allora, e che era meglio cominciare dall'elettrificare la Portofino, la quale, se elettrificata venti anni fa, avrebbe realizzato con gli utili tutte le spese di impianto, fui seppellito da un sacco di male parole; perchè si parlava da gente che si credeva competente, di treni elettrici a 200 chilometri l'ora, di un percorso di due ore da Roma a Napoli; tanto che io dissi, scherzando, che tutto il Mezzogiorno voleva la direttissima Roma-Napoli perchè (scusate se lo ricordo) la maggior parte dei deputati del Mezzogiorno, avendo la loro residenza in Napoli, volevano venire a Roma il mattino, e tornare a Napoli per il pranzo. (*Si ride*).

Allora, per esempio, io ho sentito di queste frasi qui in Parlamento; cioè che noi

saremmo riusciti con l'elettricità in breve tempo, col carbone bianco delle nostre Alpi a far camminare i nostri bastimenti mercantili e le nostre corazzate.

Ora che questo possa essere nelle speranze, che questo possa essere anche nelle previsioni lontane, io non lo negherei in modo assoluto.

Quando si sono trasmesse le piccole inimmaginabili prime energie, che rappresentavano il telegrafo, nessuno avrebbe mai sospettato che si sarebbero trasmesse poi decine e decine di migliaia di cavalli attraverso tutta una regione, attraverso tutta una nazione.

E se ora col sistema senza fili, non si possono trasmettere che delle piccole energie, io non negherei che, non in questa generazione forse, ma in altre generazioni, si possa arrivare anche alla trasmissione di una quantità di energie molto maggiore.

Ma, siccome purtroppo la vita è breve, e pertanto bisogna restare un po' legati al periodo in cui noi possiamo vivere, le nostre previsioni si possono avverare e non sieno al di là di ogni concezione pratica presente.

Ricordo ancora la falsa concezione a base di concetti proibitivi del ministro Afan de Rivera, che pretendeva riservare tutte le energie idrauliche alle ferrovie; ricordo ancora certi verbali della Commissione sull'ordinamento delle ferrovie, in cui si parla di kilowatt-ora a tre centesimi, a due centesimi e mezzo; cifre sbalorditive per i tecnici, cosicché io dichiarai al mio amico autorevolissimo che se egli mi dava l'energia a quel prezzo lì e anche ad un prezzo discretamente superiore, avrei impegnato centinaia di migliaia di kilowatt-ora, perchè ero sicuro di rivenderli per lo meno a un prezzo doppio o triplo.

Bisogna assolutamente liberarci da queste esagerazioni. Il carbone bianco che costa poco in certe condizioni, costa molto in certe altre condizioni, anzi qualche volta l'interesse e l'ammortamento di impianti idroelettrici in condizioni meno favorevoli, con trasporti di forza molto lontani, influiscono talmente sulle spese d'esercizio da consentire l'esercizio col carbon fossile, se non con molto vantaggio, con molta approssimazione di spese.

Sono quindi problemi da studiarli attentamente caso per caso; non bisogna nella tecnica lasciarsi vincere dai preconcetti, non bisogna essere assoluti e semplicitisti.

Noi abbiamo alcuni dati fissi per la elettrificazione ferroviaria, i quali però non

debbono essere presi uno a uno. No, gli elementi stessi debbono essere considerati unitariamente, essi costituiscono un complesso: le pendenze elevate, la quantità di gallerie specialmente, e soprattutto il grande traffico, specialmente di merci, perchè il trasporto di passeggeri — ve lo insegna qualunque ferroviere — costa molto di più del trasporto di merci.

I viaggiatori di prima classe poi sono l'elemento passivo delle ferrovie nel trasporto dei passeggeri. Sono i trasporti di terza a intera tariffa che rendono attive le ferrovie: ma i trasporti di prima classe sono come quei salotti che la maggior parte delle famiglie civili tiene in casa per ricevere gli amici, ma che alla famiglia non servono affatto.

Bisogna fare gli onori di casa, bisogna trasportare i forestieri per queste nostre linee così disprezzate e bisogna avere i vagoni di prima e i vagoni ristoranti che costano enormemente. Se si potessero abolire! Non si può, ma guardiamo allora di valutare molto più coloro che realmente rendono, e quella graduazione di tariffe, per esempio, che è stata fatta e che ha fissato aumenti molto minori per la terza classe, un po' maggiori per la seconda e maggiori per la prima risponde, secondo me, non soltanto a un senso di giustizia, ma ad un senso di rispondenza economica, perchè quelli che rendono meno, debbono pagare di più.

Ciò detto, solo come parentesi, ritorniamo al tema: è necessario, assolutamente necessario, per l'elettrificazione, il grande traffico; poichè pure studiando il problema con grande amore, bisogna saper tenersi lontani da ogni esagerazione.

E bisogna anche esaminare un altro importantissimo problema: quando noi parliamo di economia di carbone, è molto più importante, per la generale economia nazionale, che questa economia avvenga nelle ferrovie o avvenga nelle industrie?

E, data la necessaria limitazione delle forze idriche, che man mano costano di più, mentre le prime costavano davvero poco, è prudente che noi immobilizziamo, si può dire *a priori*, tutte le nostre energie idrauliche nel servizio ferroviario, obbligando poi l'industria a consumare quello stesso combustibile che è necessario per le ferrovie?

Pur tralasciando il caso delle industrie di filatura e tessitura, o di altre che si valgono larghissimamente dell'energia elettrica, posso citare il caso della fabbricazione

dei concimi azotati, che è essenziale per l'agricoltura; vorrete voi obbligare a fabbricare l'azoto mediante energia termica? Vorrete obbligare a produrre la calciocianamide con energia termica?

Ecco una limitazione necessaria della elettrificazione, limitazione che deriva da elementi tecnici che sono collegati all'altro elemento di dover lasciare un margine abbastanza largo alle industrie di altro genere, in modo che il carbone venga realmente risparmiato.

Ho sentito qui, parlandosi di elettrificazione, accennare al Mezzogiorno. Ora appunto perchè non sono idolatra cieco della elettrificazione delle ferrovie, debbo dirvi, amici miei del Mezzogiorno: non crediate che essa sia il toccasana dell'esercizio ferroviario.

Dove il traffico è basso, dove le condizioni delle ferrovie sono tali che i treni sono pochi, le punte sono alte e i momenti di riposo sono lunghi, l'elettrificazione non risponde più alla necessità dell'esercizio. La locomotiva, così disprezzata, ha ancora un grande elemento di virtù in se stessa, quello dell'indipendenza individuale, quella del consumo limitato alle ore reali di lavoro; mentre l'energia elettrica, salvo che nelle linee a grande traffico, in quelle condizioni necessariamente subisce tutti gli alti e bassi del traffico limitato ed interrotto periodicamente; perchè allora quell'acqua che noi consideriamo così preziosa unita colla differenza di livello, se ne scorre nel canale di scarico, senza alimentare nè la ferrovia nè qualunque altra industria.

E rammenterei con positivismo forse eccessivamente realistico, amici del Mezzogiorno, che quando l'elettrificazione sarà compiuta, là dove deve necessariamente essere compiuta, voi avrete il vantaggio di avere per voi e per linee di traffico minore le locomotive più pesanti e più efficienti e avrete nello stesso tempo l'indipendenza delle locomotive.

Sicchè, logicamente dico all'onorevole ministro che, in occasione di alcune elettrificazioni, rispose che avrebbe sollecitato il parere dei corpi tecnici: non sollecitate troppo, onorevole ministro, ma aspettiamo l'esito degli esperimenti veramente grandiosi che si stanno facendo.

E siamo alla questione del sistema, circa al quale si è detto qui con eccessiva sicurezza che tutti gli studi ormai hanno concluso per l'applicazione della corrente continua. Non è vero; semplicemente non è vero!

Ho assistito alle tre sedute assai vivaci del Congresso di Trento dell'Associazione elettrotecnica in cui la questione fu discussa largamente; ebbene, l'ordine del giorno votato, in seguito alle mie osservazioni, si limita alla richiesta di un esperimento.

Lo stesso redattore capo del giornale l'*Elettrotecnica*, uno dei più ferventi fautori della corrente continua, non ha chiesto che un esperimento. E, infatti, mentre per la corrente continua stanno i vantaggi dei mancati disturbi sulla rete telefonica e telegrafica, dall'altra parte il ricupero quasi autonomo dell'energia nel sistema trifase costituisce un vantaggio che per i tecnici ferroviari è essenziale; tanto che si leggono nei rapporti, riguardo al consumo dei cerchioni dei locomotori e delle rotaie delle linee elettriche trifasi e in pendenza, per cui il ricupero in discesa è automatico, delle cifre meravigliose; da tre anni si è saliti a dieci, nel ricambio delle rotaie. (*Commenti*).

Quindi il problema è molto complesso. E io non vorrei che le sollecitazioni del ministro avessero un effetto troppo suggestivo; non vorrei che un parere dato in fretta, venisse a costituire un precedente grave e intempestivo.

Già il Consiglio superiore delle acque, sezione 2ª, ha autorizzato l'esperimento a corrente continua sulla linea Benevento-Foggia e l'esperimento a corrente trifase a frequenza industriale sulla Roma-Anzio e sulla Roma-Avezzano; aspettiamo dunque che questi esperimenti siano davvero decisivi.

Nessuno di noi è assolutista e se si dimostrerà, anche su reti a carattere limitato, che un sistema è superiore all'altro, noi tecnici non esiteremo a dichiararci vinti da quel sistema che corrisponda davvero alle necessità ferroviarie. Ma non trasformiamo, con un sistema o con un altro delle linee, prima di avere accertato l'importanza dell'esperimento.

Se il tempo lo permettesse, sarebbe forse utile che io discutessi largamente la questione del sistema con una esposizione non assolutamente tecnica, ma chiara ed elementare, cercando di far comprendere la differenza anche a coloro che nella sottile tecnica dei diversi sistemi (a corrente continua o trifase) non sono profondi, ma evito tutto questo, devo evitarvi la lezione scolastica. limitandomi a ripetere non essere vero che la tecnica abbia pronunciato un giudizio qualsiasi. Anche il professore Men-

garini ha affermato nel Senato che la questione è largamente discutibile; lo stesso Consiglio superiore delle acque non ha espresso un giudizio e si è limitato a suggerire l'esperimento: e su questo terreno dobbiamo restare.

L'Italia ha dato esempio di esperimenti che sono stati costosi, ma che sono stati veramente meravigliosi. Il sistema della terza rotaia e della corrente trifase sono stati sperimentati in Italia, prima che in tutte le altre nazioni, sulle linee Valtellinesi e Varesine. La terza rotaia si è mostrata efficiente sulle linee metropolitane a treni leggeri e frequenti, specialmente per passeggeri; invece il sistema trifase si è dimostrato efficace su linee a grande traffico e a grande pendenza e le ferrovie hanno adottato questo sistema; e pure avendo speso molti e molti milioni, l'Italia non deve pentirsi di aver fatto tali esperimenti. Facciamo ora gli altri esperimenti richiesti e in seguito ci accingeremo seriamente alla elettrificazione che sarà necessaria, col sistema più utile e più pratico.

Quanto al Mezzogiorno; voi volete le ferrovie, o volete l'elettrificazione? Per le ferrovie ho già espresso in parte il mio concetto parlando delle strade e delle locomotive; per la elettrificazione vi ripeto quello che ho detto: non sperate che l'elettrificazione cambi il traffico del Mezzogiorno; sarebbe una illusione! L'elettrificazione lascerà in fatto di traffico le condizioni attuali. Non esageriamo! (*Commenti*). E poiché è in esperimento la corrente continua sul tratto Benevento-Foggia, se appena questo esperimento sarà rispondente, la elettrificazione si farà in tutte le regioni designate dai progetti di legge con quel sistema che risulterà migliore.

**BUONOCORE.** Non si sta facendo niente!

**RICCIO**, ministro dei lavori pubblici. Si stanno facendo sulla Benevento-Foggia e sulla Roma-Avezzano.

**DE ANDREIS.** Di un altro punto desidero occuparmi brevemente. Ho sentito qui lamentare da tutte le parti il difetto dell'organizzazione presente dell'azienda ferroviaria, e gli stessi difetti, conducono alcuni oratori a conclusioni affatto contraddittorie colle conclusioni di altri oratori.

Ho sentito perfino dichiarare in un ordine del giorno essere necessario togliere addirittura l'autonomia all'azienda ferroviaria. Ora io non vorrei che questa frase, detta da tecnici, fosse presa come pacifica,

e ritengo perciò utile e necessario che qualcuno sorga a sostenere la tesi recisamente contraria.

Non è per amore di eccessi, o di contrasti, o di contraddizione, ma per un sentimento vivissimo in me, e che ho manifestato alla Camera fin da quando venne deciso l'esercizio di Stato delle ferrovie; io sono profondamente convinto che l'autonomia dell'azienda delle ferrovie debba essere completa, deve essere vera autonomia, in cui il ministro non abbia altro diritto che quello che hanno gli azionisti nelle Società anonime.

Il Consiglio d'amministrazione ferroviaria deve essere assolutamente autonomo; la rapidità degli acquisti, la rapidità delle trasformazioni, tutte le funzioni industriali e commerciali sono incompatibili coi lenti e meticolosi controlli e con tutta la farraginoso macchina dell'Amministrazione dello Stato.

Il meccanismo deve essere snello, agile, veloce; e ciò non è possibile se non colla assoluta autonomia della azienda ferroviaria.

Non basta; qui dalla bocca stessa del ministro è stato detto quali gravi influenze le ragioni politiche possano avere, e come abbiano influito anche nella parte industriale e finanziaria delle ferrovie.

Il giorno in cui venisse tolta anche questa limitata autonomia che hanno ora le ferrovie, le ragioni politiche inquinerebbero tutte le funzioni, tutti gli atti più minuti delle ferrovie, e avremmo un'azienda statale nel senso peggiore della parola. Noi invece abbiamo questo concetto: non vogliamo ritornare all'esercizio privato, ma crediamo che, proseguendo in questo modo, peggioreremo la situazione, col fare entrare continuamente le influenze politiche diverse dei diversi ministri e di tutti i deputati, e l'azienda delle ferrovie perderà ogni carattere industriale e diventerà il serbatoio di tutte le tristezze della nostra Amministrazione statale.

E non parliamo per carità della responsabilità ministeriale davanti al Parlamento! È una delle tante menzogne convenzionali che sopravvivono al passato; è un'ombra vana che non pare neppure persona. Basti dire che i ministri passati non rispondono più, i futuri non possono rispondere ancora, e i presenti non rispondono nè del passato nè del futuro. (*Si ride*).

Se la responsabilità fosse reale bisognerebbe tradurre i ministri ogni 15 giorni da-

vanti all'Alta Corte di giustizia per violazione delle leggi!

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Anche questo! (*Si ride*).

DE ANDREIS. Questo tra parentesi! Ma se noi continuiamo e togliamo l'autonomia e facciamo entrare necessariamente tutte le influenze politiche di ogni singolo deputato, di ogni singola regione, di ogni interesse, nell'azienda industriale e ferroviaria, il disavanzo continuerà ad aumentare, e ci avvicineremo a quello che nell'opinione pubblica già si va delineando quando si dice: è meglio ritornare al servizio privato!

CANEPA. La Direzione generale ha già assunto 50 mila persone, unicamente perchè autonoma!

DE ANDREIS. Ma se non ci fosse stato il ministro che li ha fatti assumere, la direzione non li avrebbe assunti!

Noi dobbiamo avvicinarci all'idea di una azienda ferroviaria il più possibile autonoma, quasi direi una azienda privata, sotto l'alto dominio dello Stato.

Così si manterrà davvero l'esercizio di Stato; se no fatalmente, questa è la mia opinione, ci avvicineremo a un nuovo esercizio privato, che sarebbe un danno per tutti.

Con ciò ho concluso l'esame di questi problemi, augurandomi che l'onorevole ministro voglia farli anch'egli oggetto di profondo esame; con ciò egli farà il bene del paese e delle finanze dello Stato. (*Vive approvazioni — Applausi*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Florian, firmato anche dall'onorevole Giacometti:

« La Camera, ritenuto che i Consorzi di quelle bonifiche che si effettuano coi contributi dello Stato, delle provincie e dei comuni, assumono carattere pubblico e servono ad interessi collettivi, invita il Governo ad istituire Commissioni di controllo ai Consorzi stessi per quanto concerne la esecuzione delle bonifiche, nelle quali sieno rappresentate anche le organizzazioni operaie interessate ai lavori relativi ».

Chiedo se questo ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(*È appoggiato*).

Essendo appoggiato, l'onorevole Florian ha facoltà di svolgerlo.

FLORIAN. L'ordine del giorno da me presentato tocca il problema gravissimo delle bonifiche, del quale non intendo oc-

cuparmi dal punto di vista generale, ma riferendomi a un lato speciale.

Si tratta delle bonifiche che si compiono in prevalenza con i contributi dello Stato, delle provincie e dei comuni.

L'onorevole ministro e gli onorevoli colleghi sanno che questo contributo raggiunge la quota dell'86 per cento circa; che cosa dimostra questo contributo?

Che si tratta di opere che realizzano con la loro esecuzione un altissimo interesse pubblico,

Ora gli organi che sono adibiti alla esecuzione di queste bonifiche sono organi antiquati, aventi ancora la struttura originaria e che non hanno seguito lo sviluppo, che le bonifiche ebbero, sono cioè i Consorzi di bonifica composti di proprietari, Consorzi che costituiscono enti di diritto privato.

Naturalmente ciò porta alla conseguenza che spesso l'interesse pubblico, a cui queste opere servono, viene sacrificato. Vi è quindi un contrasto tra la funzione pubblica, tra il servizio pubblico a cui le opere servono e gli organi che ad esse presiedono, e questo contrasto è così palese, che recentemente un Congresso, i cui rappresentanti erano prevalentemente proprietari, ha riconosciuto la necessità di modificare la legislazione sulle bonifiche e di riconoscere a questi Consorzi la caratteristica di enti di diritto pubblico. Mentre questa evoluzione si andrà compiendo, e fino a che la Camera e il Governo potranno occuparsi della riforma della legge sulle bonifiche, che pur si dovrà fare, riteniamo che sia necessario intanto fare su questa via della trasformazione dei Consorzi da enti privati in enti pubblici un primo passo, ed è quello che abbiamo indicato nell'ordine del giorno, e che consiste nella istituzione di Commissioni di controllo, per ogni bonifica, le quali Commissioni possono seguire lo sviluppo dei lavori, possono sorvegliarli. Noi proponiamo che in queste Commissioni siano rappresentate le organizzazioni proletarie che hanno interesse ai lavori medesimi. Chi ha pratica di questi lavori sa che assai spesso gli stessi proprietari, i quali sono interessati alle bonifiche, e che anche fanno parte dei Consorzi, sotto altro nome, a mezzo di interposte persone assumono lavori, e assai spesso accade che essi creino cooperative fittizie per affidare ad esse i lavori medesimi, lasciando da parte le vere e proprie organizzazioni proletarie. Ora a questi inconvenienti occorre porre rimedio. Non intendo in questa sede occu-

parmi dei criteri che dovrebbero presiedere alla trasformazione dei Consorzi di bonifica, e alla loro nuova organizzazione giuridica, ma come primo passo riteniamo molto opportuno e corrispondente così agli interessi generali dei lavori, come anche alla tutela delle classi proletarie, l'istituzione di queste Commissioni di controllo per ogni bonifica.

In questa maniera si potrebbe, ripeto, servire tanto l'interesse pubblico che l'interesse della classe lavoratrice.

Il mio ordine del giorno, contiene, in germe, un'idea che potrà essere sviluppata, e sarei lieto che l'onorevole ministro e la Camera facessero a questa idea buon viso.

Io non domando nè lavori nè denari, domando soltanto di dare avviamento alla trasformazione dei Consorzi secondo un criterio più giusto e più rispondente alla funzione sociale che dovrebbero compiere.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Agnesi, sottoscritto anche dagli onorevoli Zegretti, Bubbio, Speranza, Adolfo Ferrari, Banderali, Stefini, Uberti, Giavazzi Lucangeli, Vassallo Ernesto:

« La Camera, al fine di aumentare la produzione agricola nazionale e di combattere la crescente disoccupazione col facilitare il ritorno ai comuni rurali dei contadini che in questi ultimi anni abbandonarono il lavoro delle campagne,

fa voti al Governo, onde voglia:

1º) destinare nel bilancio 1922-23 fondi sufficienti perchè siano subito e con alacrità ripresi i lavori di costruzione e ricostruzione delle strade di allacciamento dei comuni isolati, di quelle di accesso alle stazioni ferroviarie e di quelle altre esterne agli abitati, di cui all'articolo 16 della legge 20 agosto 1921, n. 1177;

2º) prorogare almeno fino al 31 dicembre 1922 il termine utile per l'inizio dei lavori di queste ultime strade sopra ricordate, che scade col 30 giugno 1922; poichè il ritardo è dovuto in gran parte a lentezza nelle approvazioni dei progetti ed al fatto che i sussidi non sono stati ancora concessi per mancanza di sufficienti stanziamenti ».

Chiedo se sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

L'onorevole Agnesi ha facoltà di svolgerlo.

AGNESI. Onorevoli colleghi! L'ordine del giorno, che io avuto l'onore di presentare assieme ad egregi colleghi, riguarda il

modesto ma importante problema della costruzione e della sistemazione delle strade rotabili comunali e specialmente: delle strade di allacciamento dei comuni isolati: cioè di quelli che distano più di 25 chilometri dalle stazioni ferroviarie; delle strade di accesso alle stazioni, ossia delle strade dei comuni che restano entro i 25 chilometri; e delle altre strade che sono contemplate dall'articolo 16 della legge 20 agosto 1921 sulla disoccupazione, modificato dal successivo decreto 19 novembre 1921 (cioè delle strade esterne agli abitati, i cui lavori debbono essere iniziati entro il 30 giugno 1922 ed ultimati entro il 30 giugno 1923).

Sabato scorso l'onorevole ministro, nel suo ampio, completo ed applaudito discorso, ha toccato anche questo problema delle strade e ci ha promesso tutta la sua buona volontà ed operosità per risolverlo.

Noi ne siamo sicuramente convinti, ricordandoci di quanto egli ha fatto quando fu ministro delle poste e telegrafi.

Ma in questo problema non basta la buona volontà del ministro: ci vogliono anche adeguati fondi; e questi non vi sono — purtroppo!

Lo ha scritto ben chiaramente nella sua esauriente relazione l'onorevole Ciappi, relatore del bilancio e degnissimo presidente della nostra quinta Commissione.

Egli, o pagina 20, dopo aver ricordato il forte incremento che ha avuto in questi ultimi anni la costruzione delle strade, finisce però col dire:

« Consta alla Commissione che numerosi e di rilevante importo sono altresì i progetti per opere stradali varie (nazionali, provinciali e comunali) pronti per la approvazione: ma l'assoluta mancanza di fondi sui corrispondenti capitoli del bilancio non consente per il momento, neppure l'autorizzazione di quelli più urgenti ed indilazionabili ».

E poi continua:

« La Commissione, in vista dell'importanza ed urgenza di detti lavori, fa voti perchè il Ministero dei lavori pubblici ottenga da quello del tesoro i fondi occorrenti per far fronte alle necessità più urgenti ».

Quanto dice l'onorevole Ciappi nella sua relazione ciascuno di noi ebbe occasione di controllare personalmente: perchè alle nostre sollecitazioni in favore di qualche strada, abbiamo in questi ultimi tempi ricevuto o dal ministro o dal sottosegretario

sempre la stessa risposta: «la pratica è in regola, ma non si può emettere il decreto relativo, perchè non vi sono più fondi, giacchè quelli del bilancio 1922-23 sono già tutti impegnati!»

Dunque, per molte strade, i progetti sono fatti, vi sono tutte le approvazioni, le domande sono regolarmente istruite, i lavori sono utili, necessari, urgenti ed anche indilazionabili, come dice l'onorevole Ciappi, ma manca una cosa sola: stanziare nuovi fondi!

E questi fondi bisogna assolutamente trovarli e stanziarli.

Sabato scorso l'onorevole ministro ci ha annunciato che già qualche cosa egli ha ottenuto in più dal ministro del tesoro. Sono 54 milioni circa per tutto il bilancio, tra cui circa cinque milioni per le strade.

Ma che cosa si può fare con questi cinque milioni in più per tutte le strade? Ma non bastano per le sole strade dei comuni isolati.

Queste strade, contemplate nella legge del 15 luglio 1906 risultarono dai piani regolatori del 1910 e modifiche seguenti di essere in numero di 265. Se ne sono costruite finora 39, sono in costruzione 51; totale 90. Ne rimangono da costruire dunque 175.

Che cosa si può fare per queste 175 strade con soli cinque milioni, ammesso che tutti si destinassero ai comuni isolati? Quasi nulla.

Noi ci siamo rivolti anche al ministro del tesoro, perchè aumentasse adeguatamente gli stanziamenti. Ma egli fu inesorabile. Egli ci disse: non vi posso dare una linea di più, di quanto è previsto nel bilancio o nel disegno di legge annunciato dall'onorevole Riccio. Stornate pure gli stanziamenti da un capitolo all'altro, se il ministro e la Camera lo consentono, ma aumenti no!

Ed allora, per conto mio, io ho dato un esame alle varie parti del bilancio; ed ho visto che si stanziavano molti milioni per altre opere che, a mio giudizio, sono meno utili e meno indilazionabili delle strade comunali.

Si stanziano, ad esempio, molti milioni per la costruzione delle nuove sedi del Ministero della marina, di quello di grazia e giustizia, di quello dei lavori pubblici, della Corte dei conti, di nuovi edifici scolastici in Roma, del Convitto Nazionale Vittorio Emanuele II, per il completamento del palazzo di Montecitorio, ecc., ecc.

A mio avviso, sono tutte belle opere, ma non sono necessarie, nè urgenti.

Infatti se l'Italia, negli anni passati, assai prima della guerra cioè all'epoca delle economie severe, ha potuto prosperare tanto che la sua carta-moneta aveva un valore superiore a quello della moneta-oro — senza che si fosse sentito allora questo imperioso bisogno di costruire tanti colossali e lussuosi edifici ove meglio accomodare i sempre più numerosi funzionari, che bisognerebbe invece diminuire — mi pare che si sarebbe potuto continuare ad andare innanzi ancora per qualche anno, così come si era andati finora senza obbligare lo Stato, ossia i contribuenti, a fare questo enorme spreco improduttivo di milioni di lire, ora che purtroppo, la guerra ha distrutto gran parte della ricchezza nazionale, frutto del lavoro e del risparmio di molti anni, e che bisognerebbe invece pensare seriamente a ricostituire.

Ma le spese sovraricordate non sono le sole che, a mio giudizio, non sono nè urgenti nè indilazionabili. Ve ne sono ben altre.

Ad esempio, si trova dinanzi la Commissione V un recente disegno di legge, che concede alle Ferrovie dello Stato un miliardo e 750 milioni di lire per spese straordinarie destinate in gran parte ad acquisto di materiale rotabile, da spendersi in cinque esercizi, dal 1922-23 al 1926-27.

Ricordo che già col decreto di tre anni circa fa, cioè del 17 novembre 1918, n. 1698, si era concesso alle Ferrovie dello Stato altro miliardo ed 800 milioni di lire, per spese simili, pure straordinarie; e ricordo che con successivi decreti si sono concessi altri 692 milioni in totale fanno 4,242 milioni da spendersi in otto anni, cioè mezzo miliardo all'anno: E notisi tutte queste enormi spese non entrano a far parte del disavanzo annuale di esercizio che, come disse il ministro è di almeno un miliardo.

A mio modo di vedere, anche questa spesa che si progetta di un miliardo e 750 milioni, per aumentare per la massima parte il materiale rotabile, non dovrebbe essere neppure essa tanto urgente.

Probabilmente con questa somma si tratta di alimentare quella numerosa massa di industrie — in gran parte parassitarie perchè vivacchiano attorno le ferrovie — delle quali nei giorni scorsi ben chiaramente e con vera competenza hanno parlato gli onorevoli Stefini, Olivetti ed altri colleghi.

Io non dico però che tutti questi lavori si debbano sospendere tutto d'un tratto, e

che quindi noi non dobbiamo approvare alcuno dei relativi stanziamenti.

Ciò creerebbe una subitanea ed immensa crisi di disoccupazione!

Ma io dico che la soluzione del problema delle opere pubbliche si dovrebbe fare in senso inverso di quello che si fa: cioè si dovrebbe capovolgere il sistema.

Prima si dovrebbero stabilire e finanziare i lavori più utili ed urgenti per lo sviluppo della vera e sana ricchezza nazionale, ed in particolare quelli che sviluppano l'agricoltura; e poi si potrebbero stabilire gli altri lavori nei limiti consentiti dalla nostra potenzialità finanziaria.

E per sviluppare l'agricoltura, bisogna per prima cosa costruire le strade rotabili che occorrono ai comuni rurali.

Ai comuni che sono mancanti di strade, sono perfettamente inutili gli altri provvedimenti governativi per sviluppare l'agricoltura, quale il credito agrario, le leggi sulle irrigazioni, e sui pascoli montani, le cattedre ambulanti, gli aiuti alla frutticoltura, alla viticoltura, alla olivicoltura, ecc. attorno a cui si sono affaticati i ministri Micheli e Mauri ed ora si affatica l'onorevole Bertini.

Mancando le strade rotabili, il trasporto dei prodotti agricoli riesce assai difficile e molte volte costa più caro il trasporto della merce del valore della merce stessa; per cui ne viene che molti prodotti si lasciano marcire sul terreno, e molte coltivazioni non si fanno, come ha ben spiegato l'onorevole Fazio venerdì scorso.

Succede invece tutto il contrario, se si fanno le strade. Aumenta allora fortemente e subito la quantità dei prodotti trasportati e di conseguenza cresce la raccolta e la coltivazione di molti prodotti agricoli; perciò vengono utilizzati molti terreni, che prima erano abbandonati, terreni per natura produttivi e molti di essi facilmente irrigabili.

Di conseguenza viene impiegata molta mano d'opera, sparisce la disoccupazione ed aumenta la ricchezza nazionale a beneficio di tutti.

E non bisogna credere che la costruzione delle strade rappresenti l'interesse particolare di qualche singola regione. Bisogna ricordare, come giustamente ha osservato l'onorevole ministro sabato scorso, che l'Italia è per due terzi montuosa e quindi ovunque occorre sostituire le antiche strade mulattiere colle strade rotabili.

La costruzione delle strade comunali poi ovvierà subito ai danni della disoccupazione.

Infatti è saputo da tutti, che durante la guerra ed anche dopo, molti contadini, specialmente i giovani, hanno abbandonato il loro misero comune, che non ha strade, nè scuole, nè ospedali, nè asili, nè medici, nè farmacie, nè luce elettrica, nè telegrafi, nè telefoni, nè botteghe, nè teatri, nè cinematografi, ecc., nè nulla di tuttociò che può avere relazione colla civiltà moderna e sono scesi nelle grandi città, ove hanno trovato lavoro negli stabilimenti industriali, siderurgici, metallurgici, nei cantieri navali, ed in altre industrie, ed hanno potuto godere in qualche misura di quelle comodità moderne delle quali nei loro comuni non esiste traccia.

Ma oggi, per la crisi generale, molti stabilimenti diminuiscono il loro lavoro, altri si chiudono, e quindi si hanno licenziamenti di operai.

Questi contadini non possono più tornare ai loro comuni, perchè lassù non troveranno lavoro. Restano quindi disoccupati.

Dobbiamo lasciarli morire di fame? No, certo. Si devono dare ad essi continui sussidi di disoccupazione, fonti di ozio e di vizio? Non è cosa conveniente.

Dobbiamo mantenere artificialmente quelle industrie col denaro dello Stato? Non è possibile e sarebbe dannoso.

Io credo che la soluzione migliore sia quella di procurare che quei contadini ritornino ai loro comuni, dando loro la possibilità di lavorare nella costruzione delle strade dei loro comuni o dei comuni vicini.

Una volta costrutta la strada, essi resteranno là, perchè troveranno lavoro per l'ulteriore sviluppo che prenderà l'agricoltura e perchè colla strada un soffio di civiltà moderna entrerà anche in quei paesi.

È quindi assolutamente necessario costruire queste strade, e stanziare in questo bilancio e nei successivi gli opportuni fondi.

E i denari bisogna trovarli.

O il Ministero del tesoro può darli, ed allora la questione è risolta da sè.

O il Ministero del tesoro non può darli ed allora storniamoli da altri capitoli o da altri disegni di legge.

Nella Commissione, quinta l'onorevole Faranda ed io abbiamo proposto di non approvare il disegno di legge n. 1462, che concede i 1,750 milioni alle ferrovie, a meno che una parte di questi fondi vengano stor-

nati e messi a disposizione della costruzione delle strade.

La Commissione ha approvato la nostra proposta ed ha incaricato il presidente onorevole Ciappi di trattare col ministro dei lavori pubblici. Ed attendiamo il risultato delle trattative.

Io ritengo che la nostra proposta sia giusta, e che si possono stornare da quella somma 500 milioni da destinarsi - 100 milioni all'anno per i cinque esercizi dal 1922-1923 al 1926-27 - a favore di tutti i capitoli che riguardano strade, cioè le nazionali, le provinciali e le comunali, con preferenza alle strade comunali.

Io credo che sia perfettamente inutile aumentare oggi il numero delle locomotive e dei vagoni, quando, come ci ha detto il ministro, il traffico è diminuito. Le locomotive ed i vagoni andrebbero ad ingombrare inutilmente i depositi ed i binari morti delle stazioni.

L'aumento del traffico non si potrà avere se in primo luogo non si migliora il servizio, ed in secondo luogo se le stazioni non saranno meglio collegate con strade a tutti i comuni.

La seconda parte del mio ordine del giorno riguarda solamente le sole strade contemplate dall'articolo 16 della legge 20 agosto 1921 e dal successivo decreto 19 novembre 1921, cioè riguarda le strade esterne agli abitati, la cui costruzione o sistemazione deve essere iniziata entro il 30 giugno 1922 e deve essere ultimata entro il 30 giugno 1923.

Si tratta di un numero limitato di strade di non molta importanza che allacciano comuni tra loro, od allacciano le frazioni e che importano per lo più una spesa che non arriva alle lire 100,000. Sono strade che hanno già acquistato dei diritti, perchè per esse le pratiche sono già tutte fatte, sono pronti i progetti, vi sono tutte le approvazioni, e gli incartamenti si trovano presso il Ministero dei lavori pubblici o sono prossimi ad arrivare.

Per mancanza di fondi il sussidio del 40 per cento dal ministro non è stato ancora concesso e quindi i comuni non si fidano a fare le espropriazioni e gli appalti, o cominciare i lavori in economia.

È per questo motivo che io domando sia loro concessa la proroga fino al 31 dicembre 1922 per iniziare i lavori, cioè appena dopo che sarà loro concesso il sussidio.

Non si tratta dunque di allargare la portata della legge - come ha chiesto l'onorevole Fazio - ma di dare solamente la possibilità di applicare la legge.

È quindi una domanda giustissima, che io presento.

Concludendo.

Raccomando alla benevolenza del ministro e della Camera che sia accolto il mio ordine del giorno.

Sono sedici anni che ad alcuni comuni, specialmente di montagna, andiamo promettendo le strade di allacciamento. Sono venti anni che ad altri comuni abbiamo promesso le strade d'accesso alle stazioni.

L'anno scorso, per ovviare alla disoccupazione, abbiamo invitato i comuni a progettare ed eseguire altre strade ed abbiamo promesso sussidi.

Ma finora poco si fa, perchè mancano i denari.

Manteniamo la nostra parola e staniamo le somme necessarie onde infine queste strade si facciano. È opera di giustizia!

Ricordiamoci che si tratta di quelle modeste ma oneste popolazioni di montagna, che in guerra hanno fatto tutto il loro dovere: tutti in prima linea, nessuno imbozzato!

Ricordiamoci che quei comuni hanno dato alla Patria i magnifici alpini e i forti artiglieri da montagna!

Non obblighiamo quelle tranquille popolazioni a ripetere anch'esse quanto stanno facendo la popolazioni agricole del Ferrarese in questi giorni, per ottenere giustizia! (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Vella:

« La Camera invita il Governo a presentare sollecitamente per la conversione in legge il decreto del 30 novembre 1919, n. 2244, riguardante il porto di Bari, aggiornandone la portata finanziaria secondo le ultime deliberazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici, liberando la convenzione di tutte le clausole per le sub concessioni ed i rapporti con l'Unione Industriale italo-francese onde poter procedere alla pronta costituzione di un Ente autonomo per la costruzione e la gestione del porto adriatico ».

Chiedo se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Vella ha facoltà di svolgerlo.

VELLA. Io avrei rinunciato ben volentieri a svolgere questo mio ordine del giorno, se le dichiarazioni del ministro fossero state per noi più soddisfacenti e se nelle stesse dichiarazioni non ci fossero state continue affermazioni che noi non possiamo accettare e che dobbiamo anzi respingere nettamente.

L'ordine del giorno che ho proposto non ha la natura elettorale, per dire la brutta parola, che la sua visione può far sospettare perchè nella questione del porto di Bari vi è un lato di ordine morale e politico che mi spinge a parlare.

Il problema non è così semplice come ha prospettato l'onorevole ministro nel suo discorso. Vi è un lato, ripeto, politico morale che deve essere messo in luce perchè si possa con la sua eliminazione, arrivare all'esecuzione del porto promesso. Io accennerò brevemente ai precedenti. Da molti anni si chiedeva questo porto come una necessità assoluta per provvedere a quel grande hinterland agrario; finalmente nel 1919, il ministro dell'epoca accolse questi voti tante volte espressi, a nome della popolazione, e concesse una disposizione speciale di legge a favore del porto di Bari.

Ma qui cominciano le, diciamo così, stranezze, con intervento di un elemento politico estraneo al problema tecnici.

Nel 1919, il 15 maggio, il Consiglio superiore dei lavori pubblici approva un progetto Inglese e Logatto per una spesa di 95 milioni di cui 84 per opere murarie.

Il 30 novembre si firma la convenzione; orbene in questa convenzione non entrano i soli elementi necessari del contratto cioè comune, Commissione e Ministero, ma entra una società che nominata italo-francese firma insieme al Municipio, e insieme allo Stato.

L'onorevole ministro ha ricordato questo intervento facendo una lode ad un onorevole senatore defunto.

Io non farò polemiche coi morti, che sarebbero irrivendenti; ma debbo, per l'interesse dei vivi, rilevare che la lode che partiva dal banco del Governo era sì di alto interesse, come disse l'onorevole ministro, ma di un alto interesse forse composto, di ordine finanziario, e non d'ordine soltanto morale. (*Commenti*).

La stessa relazione che ha stesa la Commissione municipale riconosce che in questa convenzione l'intervento estraneo di questa società italo-francese veniva patro-

cinato dal ministro dell'epoca, che era l'onorevole Pantano.

Dice la relazione (non di parte sovversiva, ma di parte costituzionale) formulata dall'Amministrazione di Bari: « Per essere più precisi, si è dovuto accettare questa convenzione in seguito a pressioni di carattere esteriore ».

Ora, io vorrei domandare all'onorevole ministro quali furono le pressioni di carattere esteriore perchè in un certo momento, dovendosi contrattare tra un municipio e lo Stato la costruzione di un porto, dovessero intervenire influenze politiche evidentemente a favore di una società privata.

Comunque, questa società si era impegnata, per l'articolo 4 della convenzione, di presentare dentro un anno e sottoporre al Ministero un programma generale.

Ma, prima che scadesse l'anno che era stato concesso, sempre sotto quella protezione spirituale del senatore defunto, la società, che si era impegnata di fare i lavori per 84 milioni, presentò una richiesta di rettifiche dei prezzi da 84 milioni a 300 milioni.

Perciò, mentre nel 1919, quando gli aumenti nel mercato delle fabbricazioni potevano aumentare nei pochi mesi intercorsi dal venticinque al trenta per cento, la società faceva una richiesta che superava il 350 per cento.

Questo dato di fatto dimostra a quali alti sensi patriottici si ispirarono quegli uomini politici per quelle tali influenze che portarono a quella tale convenzione!

Ma, dopo questa richiesta di rettifica dei prezzi, il cui significato io lascio all'onorevole ministro di comprendere facilmente, il Ministero riesamina la questione, e allora si presentano nuovi progetti.

Da 84 milioni si era arrivati a 300 milioni di aumenti in un anno... Il Ministero riesamina la questione, e approva un nuovo progetto tecnico ridotto che portava la somma da 84 milioni a 110 milioni.

E siamo adesso a questo punto: che siccome la convenzione era per 84 milioni, il ministro dei lavori pubblici fa la consueta dichiarazione. Noi non abbiamo fondi... il Tesoro è quello che è... la situazione finanziaria del Paese è della gravità che tutti quanti conosciamo. Quindi, questi 26 milioni che dovrebbero servire per completare la somma già concessa, non possono trovarsi in questo momento, e quindi l'opera dev'essere sospesa

Ora, io intratterrò un minuto ancora la Camera per vedere se per altri porti, che avevano la fortuna di alti protettori politici, questa volta credo disinteressati e di suggestione maggiore della nostra, si siano trovati i fondi.

La questione del porto di Bari frattanto non va avanti ed io l'ho qui portata per il lato morale e politico che ho già esposto. Non va avanti; e non va avanti perchè con 84 milioni non si può fare l'opera che era stata annunciata nemmeno in una parte ridotta.

E allora, il ministro deve dare a noi delle assicurazioni precise.

Da un lato, occorre trovare gli altri fondi che necessitano, e poi si deve fare un secondo provvedimento che si allacci alle critiche di ordine morale e politico che io ho presentato.

Per i fondi noi abbiamo, come ho detto, altri precedenti: per il porto di Catania e per il porto di Palermo (ed io non sono sospetto di poco amore per quelle città) si son trovati i milioni necessari.

Per il porto di Palermo si aveva un progetto che importava una somma di 66 milioni. Ebbene! Recentemente, fra banchetti, champagne, e lagrime di qualche autorevole uomo politico di questa Camera, i 66 milioni arrivarono a 210, ed io, naturalmente, mi compiaccio ed approvo completamente.

Per il porto di Catania da 30 milioni siamo arrivati a 90 milioni, e si è approvato un emendamento per il quale lo Stato non mette limite di somma per questo porto, ed il porto sarà costruito. Ne sono contentissimo, e rilevo, ripeto, che la somma non ha limiti.

Ora se per questi porti, onorevole ministro, si sono trovati i fondi si debbono trovare pure per Bari e noi ve li faremo trovare.

Noi, disgraziatamente, gente di Puglia, non abbiamo lagrime di riserva, noi facciamo sorridere come fa ora la Camera, e non possiamo perciò avere questi fondi in più! Ma ritengo che lei, onorevole ministro, debba e possa trovare gli elementi per arrivare alla conclusione di questo progetto del porto di Bari.

Io non avrei parlato se avessimo voluto limitare la discussione soltanto a questo lato di carattere finanziario e di carattere polemico sulle sperequazioni dei fondi per i porti.

Io richiamo specialmente l'attenzione del ministro sulla questione della convenzione fra la Società italo-francese ed il comune, che è stata fatta per quelle ragioni cui ho accennato, e sulle quali non insisto per ragioni di prudenza e di tatto, doverosi in questo momento, ma ritengo che dobbiamo provvedere alla situazione, ed ormai trovar la soluzione per liberare il comune di Bari da questa convenzione che è come una palla di piombo che non ha fatto e non fa procedere avanti questo progetto.

Io leggerò, per essere più preciso e più chiaro, e per determinare le relative responsabilità, le conclusioni della Commissione consiliare della città di Bari, incaricata di esaminare questo problema.

Dice la Commissione che non è minor ragione di premura e di urgenza la rescissione di questa convenzione con la Società italo-francese.

« L'Unione italo-francese, che non ha capitali propri sufficienti per fronteggiare lavori ed impegni di gran mole (capitale nominale 10 milioni, versato tre milioni), e che non è un'impresa costruttrice, ma un semplice ente intermediario, il quale ha bisogno di concedere ad altri i lavori che assume, realizzando una provvigione, non può dare alcun affidamento allo stato attuale delle cose, che mercè essa la costruzione del porto di Bari, pur con le proposte modificazioni, possa essere condotta a termine.

« Essa non è riuscita a costituire la Società, che doveva accollarsi la costruzione, quando la base finanziaria della Società doveva essere preordinata all'erogazione di una spesa di 84 milioni, ripartibile nei dodici anni di durata dei lavori; a più forte ragione non sarebbe in grado di costituirla ora, con una spesa notevolmente accresciuta. E questa sua incapacità è stata da essa stessa dichiarata; tant'è che essa ha proposto tutta una serie di radicali modificazioni al piano finanziario della convenzione.

« È evidente, pertanto che l'interferenza dell'Unione italo-francese, nei rapporti tra lo Stato concedente ed il comune concessionario, non costituisce ormai che un grave inciampo. Inciampo a tal punto che, mentre con una convenzione diversa da quella del 25 novembre 1919, il comune di Bari avrebbe potuto, nelle attuali contingenze di grave disoccupazione operaia, far avviare i lavori da un'impresa costruttrice

che avesse avuto rapporti con esso, cominciando a spendere una parte degli 84 milioni già assegnati dallo Stato, tutto ciò non è stato possibile ora, invece, che la ricerca o la creazione dell'Impresa costruttrice è esclusivamente a cura dell'Unione.

« È evidente in ultima analisi, che, per soddisfare ai bisogni della costruzione e dell'esercizio del porto di Bari, va eliminata ogni convenzione del tipo di quella già conclusa, e va creato invece un ente autonomo, sul tipo degli enti autonomi già costituiti per molti altri porti, anche d'importanza assai inferiore a quello di Bari ».

Onorevole Riccio, io ho richiamato l'attenzione vostra e della Camera su questo genere di affarismo di Stato, che va denunziato da questa parte e direi da tutte le parti del Parlamento.

Noi non possiamo e non dobbiamo permettere che le erogazioni, che lo Stato fa a vantaggio delle singole regioni, siano pretesto per illeciti guadagni e per illeciti interventi di uomini politici, che adoperano la loro influenza a scopi personali. Oggi noi ci troviamo in una situazione, per la quale questo inconveniente potrà essere eliminato.

Io mi auguro pertanto, che riesaminando insieme la questione del porto di Bari, eliminata la triste convenzione, e dati i fondi necessari, finalmente sia data opera alla costruzione di quel porto adriatico, strumento indispensabile per il grande avvenire dell'economia agraria ed industriale di tutte le Puglie. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Franceschi e Marchi:

« La Camera richiama l'attenzione del Governo sulle critiche condizioni in cui versa l'industria dei combustibili nazionali, e lo invita a facilitare lo smercio delle ligniti riducendo congruamente le tariffe ferroviarie di trasporto, ad impedire lo sfacelo di una industria che ne alimenta altre importantissime ed impiega stabilmente oltre 20000 operai ».

L'onorevole Franceschi, però, dichiarò già nella tornata di sabato che lo manteneva, ma rinunciava a svolgerlo.

Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Faranda:

« La Camera invita il Governo a disporre i mezzi finanziari e tecnici adeguati, per provvedere finalmente, con speciale riguardo alla provincia di Messina:

a) alla soluzione del minaccioso problema del consolidamento degli abitati pericolanti per frane;

b) all'allacciamento dei comuni che, privi ancora di strade, si trovano in vergognosa condizione d'isolamento ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato*).

L'onorevole Faranda ha facoltà di svolgerlo.

FARANDA. Avrei volentieri aderito all'invito del nostro Presidente di non svolgere l'ordine del giorno se, nella discussione generale e nella risposta data dal ministro ai vari oratori, avessi visto accennare a questo grave problema dei comuni minacciati dalle frane.

Troppo recenti sono i lutti che hanno funestato specialmente la provincia di Messina, troppo la stampa, il Parlamento, il Governo si sono occupati del disastro di San Fratello, perchè il problema non fosse conosciuto dall'onorevole ministro.

L'8 gennaio del 1922 una frana immane distrusse il comune di San Fratello, fiorentissimo di più di 10 mila abitanti. Lo ha distrutto in una maniera che nessuna immaginazione umana può mai concepire. Nessuna casa esiste più in piedi, è tutta una valanga di macerie.

Il Governo del tempo prese dei provvedimenti rapidi, ma alquanto insufficienti, con un decreto-legge.

L'onorevole ministro Riccio, alle preghiere nostre, ha aderito ad alcune modifiche da apportare (e di questo gli va data lode), e i provvedimenti presto verranno alla Camera in sede di conversione in legge del decreto-legge. Ma ritengo doveroso richiamare l'attenzione della Camera e del Governo sul fatto che, dopo quattro mesi del disastro, nessun provvedimento immediato è stato preso, nessuna baracca costruita...

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Ah, no !...

FARANDA. Nessuna, onorevole ministro. Voi siete stato male informato, se vi hanno detto che qualche baracca sia stata costruita.

Seimila abitanti sono sparsi in casolari, ammonticchiati in stalle fetide, e con l'estate che si avvicina tristi giorni si preparano per quella povera gente. Soltanto

una buona popolazione, come quella di San Fratello, ha potuto resistere a tutto questo.

Nessuna casa popolare, di quelle ordinate, è stata iniziata. Neanche ancora è stato scelto il locale per la costruzione dello nuova sede.

Io comprendo, onorevole ministro, dal vostro sguardo quel che voi vorrete dirmi. Lo comprendo, perchè vorrete dirmi con la solita eloquenza simpatica, francescana, (*Si ride*): « Vedete, io ho dovuto annullare il responso della Commissione perchè sono venuti da me vari deputati, che mi hanno detto che la località scelta, non è stata scelta bene; che la Commissione che è stata sul posto, vi è stata per *sport* e non per fare un lavoro serio.

Onorevole ministro, io raramente parlo e più raramente ascolto i discorsi dei ministri...

CIAPPI, *relatore*. Ma opera molto!

FARANDA. Opero modestamente per quanto posso; ma ho voluto sentire il vostro discorso di ieri ed ho notato con piacere come di fronte a vari problemi accennati da colleghi, voi abbiate risposto che vi sareste attenuto completamente al parere dei tecnici, perchè il ministro è personalmente incompetente.

Orbene, per San Fratello tutto questo non lo avete fatto. La Commissione è stata sul posto e di essa facevano parte l'ispettore commendator Ghersi, il professor Tarmino dell'ufficio geologico, il cavalier Solli-ma Novi, ingegnere capo della provincia di Messina; non era l'ultima delle Commissioni e il modo come l'avete trattata è... non saprei come definirlo.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Non francescanamente.

FARANDA. Non francescanamente certamente!

Dopo che avete dato comunicazione anche a me, con lettera a vostra firma, che avevate accettato il responso della Commissione, così di un colpo, per la venuta di privati, per quanto autorevoli ed illustri.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Dei deputati.

FARANDA. Senza avere sentito il bisogno di consultare il prefetto, senza aver tenuto conto dei voti emessi dall'Amministrazione comunale di San Fratello, avete mandato tutto in aria e quella popolazione è ancora in attesa ansiosa, della scelta del locale.

Tutto questo ha] portato ad un ritardo dannoso, perchè le case popolari non si po-

tranno costruire fino a che la nuova zona non sarà scelta, non si potrà fare il piano regolatore, non si potranno costruire gli edifici pubblici nè dare il terreno ai privati per iniziare la costruzione delle loro abitazioni.

D'altro canto è da circa due mesi che la Commissione si doveva recare sul posto. Perchè ancora non l'avete mandata?

Non vorrei, onorevole Riccio, che, senza vostra colpa, preparaste a San Fratello un terzo disastro; perchè, nel 1745, San Fratello fu distrutto e per l'opera insana del barone Brunelli, feudatario del tempo, che solo perchè la sua casa rimase in piedi, costrinse gli abitanti a rifabbricare in quello stesso luogo in cui oggi deploriamo l'immane catastrofe.

Vi esorto a lasciare completamente libera la Commissione che intendete di mandare, in modo che scelga la località che crederà risponda meglio alla stabilità del futuro abitato, al di fuori di tutte le competizioni locali, di tutti i partiti e delle misere iniziative di parte.

Domando scusa alla Camera se la intrattengo su questo argomento, ma si tratta di un comune distrutto...

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. È argomento serio.

FARANDA. Del resto, il concetto da voi manifestato, per questo annullamento di deliberazione della Commissione, non è esatto. Voi opponete che la nuova località è a circa sei chilometri dalla vecchia. Ma per forza doveva essere così!

Il paese è sopra la montagna e la montagna è circondata da due torrenti: il Furiano e l'Inganno, che sono quelli che ne minarono l'esistenza. Necessariamente tutta quella zona deve essere considerata pericolosa per le frane.

Però, se anche per l'interesse agricolo, occorrerà decentrare quella popolazione e non accentrarla, in basso, si potrà fare quello che avete accettato in sede di emendamento, da me proposto, e cioè che i benefici finanziari verranno estesi per costruzioni di case fuori dalla zona scelta per la nuova sede, purchè non sia dichiarata pericolosa per frane.

Onorevole ministro. il problema delle frane in provincia di Messina è veramente tragico.

Possa il disastro di San Fratello essere di ammonimento al Governo perchè i provvedimenti per salvare fiorentissimi comuni

siano presi con grande rapidità e con larghezza di mezzi.

La fine di San Fratello era prevista.

Con decreto luogotenenziale del 2 marzo 1916, n. 219, era stato incluso nella tabella dei comuni da consolidare in provincia di Messina. Furono fatti anche dei pozzi di assaggio dall'ufficio del Genio civile di Messina; ma poi, come al solito, tutto finì. Una relazione ufficiale del commendatore La Fauci parla di ben 40 comuni della provincia di Messina che sono minacciati da frane. Per Tortorici e Castello Umberto dire così: « I territori di questi due comuni sono nelle condizioni più deplorabili di stabilità di tutta la provincia. Infatti non solo le frane sono più numerose, ma il disordine dello Zappulla e dei burroni che in esso confluiscono, ha raggiunto proporzioni tali da far temere che in un tempo non lontano anche la zona apparentemente salda sarà travolta nel movimento delle frane ». E badate che si tratta di contrade ubertuosissime.

Disgraziatamente quanto la relazione del commendatore La Fauci prevedeva si sta verificando: Tortorici e Castello Umberto hanno avuta in quest'inverno un movimento franoso tale per cui già a Tortorici si eseguono lavori indilazionabili per tentare di arrestarlo ed a Castell'Umberto si è dovuto provvedere alla costruzione di baracche per gli abitanti rimasti senza tetto.

Sono ben 37 i comuni da consolidare. Occorre provvedere: San Salvatore di Fitalia, San Teodoro, Sant'Angelo di Brolo, alcune frazioni del comune di Naso, minacciano da un momento all'altro di crollare.

Sentite voi lontani il grido d'angoscia che viene da quelle popolazioni? Lo sentiamo noi, che siamo vicini. Questo inverno ogni telegramma che ci veniva era una invocazione di aiuto e mentre San Fratello crollava gli altri comuni invocavano aiuti e baracche e funzionari del Genio civile.

Cosa succederà quest'inverno? Ha il Governo la percezione esatta del disastro che si prepara. Crede di esaminare il problema con la solita questione della mancanza dei fondi?

Ma qui si tratta di un alto interesse nazionale, e se si provvederà a tempo sarà più che una spesa, una grande economia per le finanze dello Stato oltre che per l'economia nazionale.

Infatti, lasciando stare il passato (frane del 1850, del 1864, del 1892 e del 1917), solamente per il triennio 1919-20-21 in provincia di Messina si è speso, per non avere riparato in tempo i comuni minacciati dalle frane, per il decreto-legge 16 maggio 1919, n. 501, per Castello Umberto, Tortorici ed altri comuni due milioni, come prima assegnazione ed un milione e mezzo come seconda assegnazione; per il decreto 29 dicembre 1921, n. 2009, due milioni per Falcone; per il decreto 22 gennaio 1922, per San Fratello, sei milioni (che non sono sufficienti, e si arriverà ai venti milioni).

Abbiamo speso in questo triennio, sempre in dipendenza delle frane, circa otto milioni da parte della Direzione generale di ponti e strade per lavori indilazionabili (strade franate), un milione e mezzo dalla Direzione delle opere idrauliche, in tutto più di trenta milioni. E sono tutti lavori non per opere definitive, ma sempre per riparare ai danni provvisori.

Non vi parlo poi del danno per la economia nazionale. La frana di San Fratello, oltre ad aver distrutto il paese, ha sconvolto completamente 80 ettari di terreno dei più ubertosi, piantati a mandorli, ulivi e fichi; la frana di Tortorici ha distrutto più di 300 ettari di nocciolati fiorentissimi e nel resto della provincia sono stati distrutti da mille a duemila ettari di terreni dei migliori; sommate tutte queste cifre e arriveremo ai 30 o 40 milioni di perdita per l'economia nazionale.

E quando, onorevole Riccio, vi ho sentito dire che occorre trovare fondi per le bonifiche perchè è necessario fare fruttare le terre paludose, ingenuamente mi sono domandato: ma non sarebbe più opportuno prima delle bonifiche pensare a conservare il patrimonio nostro che è frutto di lavoro di secoli, e soprattutto, per la provincia di Messina, frutto di lavoro personale dei nostri contadini?

Perchè è bene sappiate che la proprietà nella Provincia nostra è frazionata, ed è stata resa dai nostri contadini una delle regioni più belle d'Italia, da essere paragonata solo con quelle della Svizzera.

Dunque i fondi li dovete trovare. Li dovete trovare per ragioni di economia nazionale, li dovete trovare per l'economia statale. Se lascerete le cose come sono quest'inverno non basteranno diecimila milioni per riparare ai danni delle frane. Ma i provvedimenti finanziari non bastano

Occorrono provvedimenti tecnici. Il consolidamento degli abitati più che un problema d'ingegneria è un problema idraulico e forestale.

È inutile consolidare gli abitati senza bonificare i torrenti e senza sistemare i bacini montani. Occorrerà modificare gli attuali organismi tecnici per renderne sincrona e rapida l'azione.

Perchè oggi siamo arrivati a quest'assurdo. Si consolidano gli abitati senza pensare alla sistemazione idraulica forestale della campagna.

Il disastro di San Fratello è dovuto oltre che alle acque interne, anche al logorio dei due torrenti che scorrono ai piedi del monte: il Furiano e l'Inganno. Quando avvenne il disastro mi sono recato alla Direzione generale delle opere idrauliche per chiedere se fossero in corso i lavori per la sistemazione di questi torrenti. Sapete cosa mi ha risposto l'impiegato, che pure era un giovane molto attivo, molto diligente e cortese? Per noi questo problema non esiste.

L'ufficio nostro da Oliveri in sopra non ha mai studiato sistemazione di torrenti.

In tutti questi organi tecnici non c'è sincronismo, perchè i lavori vengono fatti da ognuna delle Direzioni generali con criteri diversi, e senza tener conto di quello che dovrebbe esser fatto nell'interesse generale.

Il consolidamento degli abitati viene eseguito dalle Direzioni generali dei servizi speciali a cura dei locali uffici del Genio civile. Le opere idrauliche di terza categoria vengono eseguite dal Genio civile ma ordinate dalla Direzione generale delle opere idrauliche.

Chi si occupa dei bacini montani? L'ufficio idraulico forestale creato d'accordo fra il Ministero dei lavori pubblici e il Ministero dell'agricoltura. Quest'ufficio creato appositamente per la Sicilia, risiede a Roma, e, tanto per pudore è stato incaricato di provvedere anche ai lavori della Basilicata.

L'ufficio deve studiare i bacini da consolidare e delimitarli per vedere quali di questi lavori siano di competenza del Ministero dei lavori pubblici e quali del Ministero dell'agricoltura.

L'ufficio non ha personale proprio; il Ministero dell'agricoltura non gliene dà. Furono istituite due sezioni: una a Siracusa ed una a Girgenti e non funzionano per mancanza di personale.

Così ogni qual volta l'ufficio deve delimitare un bacino montano, deve inviare i suoi funzionari da Roma con quanto beneficio per l'erario dello Stato e per la rapidità dell'istruttoria lascio a voi considerare.

Io, forse tedio la Camera, ma il problema vale la pena di essere esaminato.

*Voci.* Continui! continui!

FARANDA. Per vieppiù meglio associare il concetto come gli organi statali facciano ognuno per conto della propria amministrazione è tipico il caso che starò per dirvi.

Le ferrovie dello Stato devono curare la manutenzione della linea literanea Messina-Palermo. Naturalmente lungo questa linea si scaricano tutti i torrenti che scendono dalle montagne. Io ho accennato a tutte le spese che lo Stato sostiene, ogni anno in provincia di Messina per la mancata sistemazione idraulica-forestale ma dimenticai di dirvi che le spese delle ferrovie per tale scopo in questi ultimi anni si aggirano dai 30 o 40 milioni.

L'ufficio delle ferrovie crede che il denaro della sua amministrazione non faccia parte del bilancio statale e non pensa d'unirsi agli uffici del Ministero dei lavori pubblici o dell'agricoltura per fare lavori definitivi, nossignore, cura il caso per caso. Si è rotto un ponte: si ricostruisce, si allarga un po' la luce, si mette l'argine un po' più in qua e ogni anno, siccome le cause sono sempre le stesse, i lavori si rifanno.

Il fiume Simeto vicino Patti rompendo gli argini inondò le campagne fiorentissime di quei luoghi, e l'acqua andò a scaricarsi lungo la linea ferroviaria sconvolgendola per circa un chilometro. L'ufficio lavori delle ferrovie dello Stato anzichè pensare a riparare gli argini in modo definitivo per impedire future inondazioni, ordinò fosse costruito un muraglione ciclopico parallelo alla linea ferrata, di modochè tutte le acque del torrente vennero imprigionate e formarono una specie di lago artificiale. La forza delle acque fu superiore alla resistenza del muraglione che fu rotto, ma l'Amministrazione imperterrita lo sta ricostruendo di nuovo senza, s'intende pensare alla sistemazione del torrente.

Io non vi chiedo l'istituzione di nuovi uffici per Messina ma vi dico sistemate quelli che attualmente vi sono: trasferite l'ufficio idraulico-forestale a Messina dove potrà agire di concerto con gli uffici del

Genio civile e dell'Ispettorato forestale per fare una rapida e concorde azione.

Con le somme spese in questi anni avreste potuto sistemare tutto il problema: se non lo farete altri disastri si prepareranno e l'economia di oggi sarà scontata amaramente nei bilanci futuri.

Potreste forse meglio creare un ente autonomo di accordo con le ferrovie dello Stato che hanno pure interesse per la sistemazione di tutti i torrenti della provincia di Messina.

A voi la scelta purchè agiate.

Ed ora vorrei dirvi pochissime parole per i comuni isolati. È inutile ripetere quello che tutti sappiamo, che si è discusso ogni volta in sede di bilancio dei lavori pubblici. Il non avere risolto il problema dei comuni isolati è una vergogna per l'Italia, soprattutto per noi, perchè i comuni nostri privi di strade non sono i comunelli delle Alpi di 500 o di 1000 abitanti, ma comuni di sette o otto mila abitanti.

Quando noi andiamo a fare un giro elettorale in questi comuni, non ci chiedono il credito agrario o le leggi sulla olivicoltura, ci domandano: strade; per loro tutto il resto non rappresenta che un problema secondario. (*Commenti — Approvazioni*).

E allora anche questo problema delle strade deve essere impostato e risolto non come una questione di numeri, ma da un punto di vista molto più elevato.

Io farei una proposta semplicissima: ed ella, onorevole ministro, l'apprezzerà per quello che vale. Io proporrei che si proibisca al ministro dei lavori pubblici di fare più leggi in materia.

Non vi sembri una frase così per effetto. La pubblicazione di leggi e di decreti-legge in materia stradale ha prodotto dei danni enormi, perchè ha creato anche dei bisogni che non esistevano, degli appetiti in chi non ne aveva e gl'interessati non vogliono sapere se il decreto del 1918 o del 1917 che include la tale strada abbia provveduto i fondi per eseguirla: i comuni, le popolazioni giustamente dicono: è una legge dello Stato, e bisogna attuarla. Voi deputati, non siete capaci ad ottenere o perchè vi pigliano in giro, o perchè non avete autorità. (*Commenti*).

Onorevole ministro, semplicemente a leggere i decreti del 4 ottobre 1917, n. 1679, e quello del 30 giugno 1918, c'è da inorridire! Basta leggere nella sua semplicità la relazione dell'altro francescano onorevole Ciappi (*Commenti — Si ride*) per farvi un

concetto della serietà con cui sono stati fatti tali decreti-legge.

Con i decreti-legge 4 ottobre, ecc., sono state incluse 905 strade. Questo non è esatto perchè a quest'ora saranno 1,000 o 1,100 « della lunghezza totale di 4,500 chilometri. Di queste strade ne sono state iniziate 50, e per 32 si può ritenere imminente l'inizio, con l'importo di 42 milioni ». E la relazione non dice altro mentre avrebbe dovuto avere parole di fuoco contro chi li ha concepiti.

In questi decreti non si fa differenza tra comuni isolati e strade di frazioni, fra strade comunali obbligatorie o strade di accesso, ed il ministro dei lavori pubblici accorda i fondi così come meglio a lui piace. Il presidente scampanella e non vuole che si dicano frasi non parlamentari. (*Commenti*).

Dunque sapete quanto importano questi lavori? Da un calcolo approssimativo, importano 1,200,000,000 con un fondo di cinque milioni in bilancio.

Domando io: se fosse stata un'azienda privata ad emettere provvedimenti di quella specie con cui s'ingannano le popolazioni, s'inganna il paese, che cosa avreste fatto?

La denuncia ai tribunali. Ma per i ministri nulla, perchè c'è l'immunità parlamentare...

Ma c'è un altro danno, ancora maggiore, perchè con 900 o 1000 strade da fare per l'importo di 1 miliardo si sono acuiti anche gli appetiti oltre che delle popolazioni, degli ingegneri, delle società, ecc., i quali tutti fanno richiedere l'autorizzazione al Ministero dei lavori pubblici per fare eseguire i progetti di opere che si sa non saranno mai eseguite. Il Ministero, con larghezza inusitata, accorda tale autorizzazione.

Ma chi pagherà queste spese, onorevole Riccio? È una domanda ingenua la mia. Chi pagherà questi 120 milioni per progetti che non saranno, ripeto, eseguiti?

Li deve pagare il ministro dei lavori pubblici o li debbono pagare i comuni? Io non faccio differenza, perchè per me il denaro, sia del comune e dello Stato, è danaro pubblico che deve essere garantito. Questa è la domanda che io vi rivolgo. Come ripartire a tanto jattura?

Voi avete detto che farete la spulciatura del bilancio, per lavori di strade per comuni isolati o di provinciali di serie che toccano comuni isolati. Benissimo; ma non basta. Voi dovete fare qualche cosa di più e coraggiosamente. Voi dovete fare l'elenca-

zione delle strade secondo l'importanza. Voi non potete mettere le strade delle frazioni alla pari di quelle dei comuni di 8000 abitanti; voi non potete mettere le strade provinciali alla pari di una strada di accesso alle stazioni.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Ha ragione.

FARANDA. Ci sono frazioni ammesse a beneficio di legge, che non hanno da 50 o 100 abitanti perchè ognuno ha cercato di fare la voce grossa e di premere, premere, continuamente perchè più strade fossero incluse nei decreti. Un altro grave danno ha portato la pubblicazione di quei decreti-legge.

Qui si parla sempre degli uffici del Genio civile che non possono andare più avanti per la congestione del lavoro. Ma quanto lavoro non avete voi dato in questo modo a quegli uffici che debbono provvedere all'esame dei progetti, alle visite sui luoghi ed alla direzione dei lavori.

Siamo proprio nel regno dei pazzi! Il Presidente mi richiama: lo so, non è parlamentare il termine ...ma non ne trovo altro che sia così efficace.

Ma oltre a sospendere di fare nuove leggi, oltre a spulciare il bilancio, oltre all'elenco delle strade da costruire secondo la loro importanza, occorre avere il coraggio di sospendere o diminuire gli stanziamenti per tutte le opere non assolutamente necessarie.

È tempo che finisca questa commedia!

Qui tutti parliamo in nome dell'interesse nazionale per qualsiasi strada, per qualsiasi diretissima. Tutti interessi da tenersi in gran conto.

Ma, onorevole Riccio, pensiamo prima a metterci le scarpe ed il vestito e poi penseremo al cilindro, allo smoking, alla cravatta bianca ed alla pelliccia. Andiamo per gradi e vi renderete benemerito.

Tutti questi espedienti però non bastano. Occorrono mezzi straordinari, e la Commissione dei lavori pubblici vi ha dato il modo di poterli avere.

La detta Commissione nell'ultima sua seduta si è occupata del progetto di legge con cui si domanda l'assegnazione di 1750 milioni per vagoni per l'azienda ferroviaria di Stato.

L'amico Agnesi già ve ne ha accennate.

La Commissione ha esaminato il problema esaurientemente e ne ha sospeso l'approvazione su mia proposta perchè si è chiesto: È necessario dopo tutti i miliardi

che sono stati accordati antecedentemente all'Azienda ferroviaria costruire in tutto o in parte il materiale che si richiede, o non è forse meglio utilizzare tutte quelle macchine e tutti quei vagoni che giacciono abbandonati nelle stazioni, dando così lavoro ai nostri operai e facendo opera proficua per il bilancio dello Stato? E se occorre del materiale, non è possibile averlo, o tutto o in parte in conto riparazioni?

E se non occorre tutto il materiale; perchè è stato presentato il progetto di legge? Quale è lo scopo? Ditelo chiaramente.

Se si tratta di sostenere industrie pericolanti, organismi deboli necessariamente destinati a scomparire o a trasformarsi se questo è lo scopo del disegno di legge dei 1,750 milioni, perchè non si deve approvare il disegno di legge Belotti rimasto in sospeso con cui si stanziavano 200 milioni per dar nuovo lavoro ai cantieri navali e che l'amico De Vito vorrebbe portare a 6 o 700 milioni? (*Segni di diniego dell'onorevole ministro della marina*).

Onorevole De Vito ella lo ha detto in seno alla Commissione che studia le linee sovvenzionate. Ella nega.

Forse avrò sentito male. Tanto meglio. Ne prendiamo atto. È tanto di guadagnato.

Io poi mi faccio un'altra domanda. Se si devono sostenere questi organismi deboli, per dare aiuto a industrie siderurgiche o a cantieri navali, perchè non si deve fare lo stesso per sostenere anche le industrie zolfifere e agrumarie della Sicilia? Crisi di sovrapproduzione è l'una: crisi di sovrapproduzione è l'altra.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Ci sono cento milioni.

FARANDA. Ma no, onorevole ministro, non ci ingolfiamo in questa discussione, che potrebbe tediare la Camera. I cento milioni, che avete dato alla Camera agrumaria, sono anticipazioni per merce che è immagazzinata.

Ma io sono d'accordo con voi che non si può andare avanti così, che non si possono sostenere queste industrie a forza di sussidi, perchè lo Stato si esaurirebbe. È interesse di tutti di non fare questa finanza allegra. Ma sospendiamo questi provvedimenti per tutti, per la Sicilia, come per il Nord.

Ed infine, la Commissione esaminò un altro lato del problema: Se effettivamente questi mille settecento cinquanta milioni

sono stati portati per lenire la disoccupazione, perchè noi non dobbiamo convertirli, in tutto o in parte, per lavori pubblici e primo fra tutti per la costruzione delle strade per comuni isolati?

Daremmo così lavoro agli operai che più facilmente potrebbero disertare le officine per tornare ai campi, da dove sono partiti per necessità di guerra.

Io non sono un competente, ma io credo che nessuna difficoltà ci sarebbe dal punto di vista del meccanismo finanziario, nè il Tesoro potrebbe trovare difficoltà.

Infatti invece di avere una accensione di debiti di 1,750 milioni per le ferrovie dello Stato, se ne avrebbe una per costruzioni stradali.

Le obbligazioni che dovranno emettersi invece di ferroviarie o navali, si chiameranno obbligazioni stradali. Ed ho finito, onorevole Riccio.

Il problema delle strade dei comuni isolati, oltre che tecnico, è soprattutto politico. Voi, oggi, non potete più concepire che i contadini, che hanno fatto la guerra, possano acquietarsi di fronte alla mancanza di fondi quando hanno visto costruire le strade sul Pasubio, sulle vette delle Alpi con larghezza di mezzi tecnici e finanziari.

*Voci.* Ed a Valona!

FARANDA. Anche a Valona. Io credo anzi che voi, che accoppiate ingegno ed energia, possiate fare per le strade dei comuni isolati quello che si è fatto giustamente per le scuole elementari. Come non c'è un comune senza una scuola, non ci deve essere un comune senza una strada. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Mancini Augusto:

« La Camera confida che il Governo provveda che non subiscano interruzioni le opere intraprese e che, prima di iniziarne altre, si assicuri il loro compimento col necessario finanziamento ».

Non essendo presente l'onorevole Mancini, si intende che vi abbia rinunciato.

Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Marino:

« La Camera, riconosciuta la necessità di aumentare lo stanziamento della somma necessaria da corrispondere per la costruzione delle opere di ampliamento del porto di Bari, previsto nel progetto di massima 29 gennaio 1919

e dichiarate di pubblica utilità col decreto 30 novembre 1919, n. 2444, in seguito al parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici che approva il programma ridotto presentato dal comune di Bari;

invita il Governo a tutelare i diritti del comune suddetto in rapporto alla convenzione stipulata il 25 novembre 1919 e col decreto su ripetuto proposto all'approvazione del Parlamento ».

Domando se sia appoggiato.

*(È appoggiato)*.

L'onorevole Marino ha facoltà di svolgerlo.

MARINO. Il fatto che l'illustre Presidente mi da la facoltà di parlare a quest'ora vuol dire che fra lui e me deve essere corso tale accordo che la pazienza dei colleghi non sarà certamente provata.

Sarò brevissimo e dico francamente che era già mia intenzione di non svolgere completamente il mio ordine del giorno relativo al porto di Bari, perchè a me è sembrato non dovermi far tentare dal desiderio di trattare un problema così importante, in un momento di affrettata discussione.

Ed anche perchè credo sia sede più opportuna, che potremmo affrettare quando volessimo, la discussione della conversione in legge del decreto 30 novembre 1919 col quale vennero finanziate e stabilite le opere di completamento e di sistemazione del porto di Bari.

Perciò non mi fermerò ai rilievi fatti dal collega onorevole Vella circa le influenze politiche e le inframmettenze che sarebbero state messe in rapporto a quella famosa convenzione del 25 novembre 1919, cui si è accennato e che il decreto su ricordato azionava.

In quella sede ne discuteremo ampiamente e certo serenamente.

Basta soltanto per ora, a completare i rilievi fatti, ricordare che la convenzione del 25 novembre 1919 si svolse tra il comune di Bari, il Ministero dei lavori pubblici, il rappresentante del Ministero del tesoro e la Società italo-francese, accennare ai due punti sui quali principalmente occorrerà e cioè che, mentre da una parte si concedeva per un periodo lunghissimo, di settanta anni, l'esercizio futuro del porto di Bari al comune, d'altra parte — e questo è il lato più saliente del problema — si faceva una sub-concessione ad una Società costituita la quale cedeva poi a sua volta la

costruzione delle opere ad una Società da nominarsi.

Giuridicamente vi è abbastanza adunque per discutere sulla conversione del decreto-legge.

Invece io credo di non dire un'eresia parlamentare affermando che non è possibile si possa ottenere e sostenere l'aumento dello stanziamento di 4,969,000 lire che in un cinquantennio lo Stato si è obbligato di versare, e di cui due stanziamenti sono già stati fatti nei precedenti bilanci, a favore del porto di cui ci occupiamo.

Credo finanziariamente intempestiva tale richiesta e perciò mi devo solo limitare a qualche rilievo di indole generale, il cui scopo è ottenere dall'onorevole ministro dei lavori pubblici più precisi affidamenti in rapporto a questo problema, che non è locale, ma la cui mancata soluzione produce danni enormi ai traffici dell'Adriatico e rende sempre più vana la asserita e conclamata valorizzazione dei mercati orientali che lo fronteggiano, con pregiudizio sempre maggiore della nostra pretesa penetrazione nei mercati orientali e balcanici. L'onorevole ministro ha dunque ricordato il decreto 23 novembre 1919 relativo alla approvazione della convenzione stipulata poco prima.

Ora come già è stato rilevato il progetto redatto dagli ingegneri Inglese e Loggato per la sistemazione e l'ampliamento del porto di Bari aveva avuto l'approvazione del Consiglio superiore, in base alla quale vi era stato lo stanziamento di lire 84,125,000, per tutta la costruzione del grande porto adriatico.

Bari credette di aver risolto il suo più formidabile problema che la interessasse, è vero; ma anche la Nazione credette d'aver risolto il problema più urgente ed assillante, quello cioè di valorizzare l'Adriatico meridionale per i commerci verso l'oriente.

Fu così garantita e concretizzata quella pacifica penetrazione balcanica che era sembrata fino allora doversi conseguire a mezzo di occupazioni territoriali, successivamente abbandonate, in grazia di quella politica ideale adottata precisamente dal nostro paese, con gravi sacrifici e danni concreti non ancora compensati, mentre alla concorrenza delle altre nazioni non parve vero la ostinata contumacia del nostro paese sui mercati orientali, nel formidabile gioco degli interessi commerciali che si dibattono in Albania, in Jugoslavia,

in Grecia e nell'Oriente Asiatico. (*Approvazioni*).

Senonchè (ed ecco il fatto nuovo), sulla fine del 1921, ed io in questo sono realistico di fronte al problema assillante del porto di Bari, nel 1921, per l'aumento dei prezzi, il programma primitivo non ha potuto assolutamente espletarsi. Questo è il fatto.

Discuteremo poi le cause, ripeto, in altra sede; ma oggi realisticamente noi ci troviamo di fronte a questa situazione, che il primo programma, quello in grazia del quale tutto il vasto problema era risolto, non si è potuto espletare.

Venne allora su un programma parziale ed il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che ho qui innanzi a me, col quale fu avvisato che una parte soltanto del programma portuale, una parte ridotta, poteva effettivamente effettuarsi con i 135 milioni per i quali era apparsa una certa divergenza fra me e l'onorevole ministro, ma che furono effettivamente, con rilievi tecnici, ridotti a 110.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. I 135 milioni erano del comune... Quelli del Consiglio superiore erano 100...

MARINO. Appunto... e si veniva così a prospettare quella parte di programma concreto che avrebbe potuto mettere gradualmente il problema del porto di Bari sulla via della auspicata soluzione.

Ora, io, per tenere la promessa fatta all'onorevole Presidente, (non ho che cinque minuti ancora) leggerò una parte soltanto di questo parere in cui si dice così: « In definitiva può ritenersi che, ove nuove circostanze ora imprevedibili, non interven-gano per l'esecuzione dell'ideato programma, potranno bastare 110 milioni, con una eccedenza di soli 25 milioni sugli 85 concessi dallo Stato; e, considerando che agli effetti dell'esecuzione del programma presentato dal comune ciò che importa è l'approvazione del programma stesso da parte dello Stato, con una determinazione approssimativa della spesa, essendo (onorevole ministro, questo è il punto centrale del mio rilievo) già nell'atto di concessione previsto all'articolo 13 il caso di nuove autorizzazioni per maggiori fondi, questo Consiglio ritiene che possa bastare ora la suddetta somma, ecc. ecc. ».

All'articolo 13 della convenzione è detto che qualora si prevedesse che con l'importo delle opere stabilite si venisse ad esaurire la totale disponibilità dei fondi, si addi-

verrà ad una riduzione delle opere istesse, mentre se l'ammontare dei lavori eseguiti risultasse inferiore alla somma, il tempo in cui lo Stato contribuirà veniva ad essere ridotto; ma è detto pure che se le opere fossero state maggiori, con altri provvedimenti legislativi si sarebbe provveduto ai maggiori fondi all'uopo necessari.

E per questo che io pongo così la questione al ministro Riccio: mettiamoci in pari condizioni. Ella giustamente pretende che in questa sede non si debba insistere per aumentare lo stanziamento per le urgenti opere del porto di Bari e suggerisce di acccontentarci degli 84 milioni dei quali sono già a disposizione, se non vado errato, i primi due stanziamenti: nel bilancio passato e in quello futuro.

Invece noi diciamo (ed è questa la ragione essenziale del mio ordine del giorno): può lo Stato affrontare un programma parziale di opere dai suoi stessi organi riconosciuto potersi attuare solo con una ulteriore corresponsione di 26 milioni, con uno stanziamento insufficiente, dovuto ad una convenzione per la quale fu previsto un fabbisogno minore?

Questo è il problema per me.

È evidente quindi che non può ritenersi adeguato uno stanziamento insufficiente, dovuto ad una convenzione stipulata e a un decreto che ne ha disposto l'esecuzione, quando il fabbisogno nuovo è tecnicamente inevitabile. (*Approvazioni*).

Se lo Stato ciò non facesse, io credo che si porrebbe in contraddizione col proprio programma e coi propri intendimenti, e comprometterebbe tutta l'opera medesima ritenuta di pubblica utilità.

E qui io vorrei fare appello al ministro per la marina, onorevole De Vito, che vedo al banco del Governo, il quale potrà aiutarmi un pochino nel sostenere questa tesi, cui oggi ho così rapidamente accennato e che mi riservo, con l'ausilio di altri colleghi della mia regione svolgere completamente, vorrei domandare: è vero o non è vero che nel porto di Bari il movimento commerciale di importazione e di esportazione supera ormai i cento milioni all'anno?

Ho le statistiche meno utili; quelle del tempo di guerra. L'importazione nel porto di Bari figura per lire 70,843,586 e l'esportazione per lire 56,254,305. I piroscafi in arrivo e partenza 71 e 90 i velieri, oltre le imbarcazioni minori, e per un tonnellaggio imponente di circa un milione di quintali di derrate d'ogni specie.

Ma tutto ciò, badate, con la mancanza di fondali, e con la impossibilità di approdo per grandi piroscafi, con una navigazione, che, nell'Adriatico è assolutamente insostenibile. Perchè questa è la situazione: se da Chioggia, se da Venezia un vapore parte ed ha delle avarie, in tutta la costa, che è lunga più di mille chilometri, non c'è mezzo per dare aiuto ai naufraghi o per salvare le merci ed i valori che si potessero perdere.

Ora, è possibile che la soluzione di tale problema sia paralizzato dalla negativa assolutamente ostinata da parte dello Stato, quando si tratta di poche centinaia di migliaia di lire?

Perchè i 26 milioni, distribuiti in cinquanta anni, conteggiando capitale e interessi, porterebbero ad una spesa di qualche mezzo milione all'anno, che dovrebbe integrare i 4 milioni e 969 mila lire, già stanziati.

E badate che una parte sono già accantonati, e non sono ancora spesi!

Il problema, così dal punto di vista finanziario come dal punto di vista tecnico reclama mezzi definitivi e completi per sostenere la concorrenza straniera sul nostro mare.

Bari che è stata la prima e la sola città del Mezzogiorno d'Italia marinara che avesse sostenuto per tanto tempo una meravigliosa e tenace concorrenza col Lloyd austriaco e avesse fatto correre la sua piccola ma gloriosa bandiera lungo la costa adriatica, mantenendo alto il prestigio ed il dominio del mare in luogo dello Stato.

Bari, il centro maggiore, il punto di affluenza dei prodotti di importazione e di esportazione.

Al centro della costa meridionale adriatica è senza dubbio il porto principale della regione, culminante un *hinterland* di prim'ordine nel quale si concentra il maggiore traffico ed il più largo movimento agrario ed industriale.

Bari è base di navigazione internazionale, poichè nella sua piazza affluiscono i prodotti da e per i centri produttivi delle Puglie e della Basilicata.

Infine Bari, io credo non soltanto idealmente, rappresenta di fronte ai Balcani, l'idealità nazionale di risolvere per questa via l'interesse politico economico del nostro Paese verso l'Oriente.

È per questo che Governo e ministro dovrebbero fornirci assicurazioni più concrete e tali da poterci effettivamente tranquillizzare.

Io ho finito. In altra sede, ripeto, io mi onorerò quanto prima di prospettare a fondo il problema, di cui ho dovuto occuparmi. Ora mi pare sufficiente, quanto indispensabile, reclamare una precisa e categorica assicurazione affinché le supreme e imperiose esigenze internazionali, che militano a favore della pronta ed effettiva soluzione della questione portuale di Bari, siano riaffermate a conferma dell'interesse che lo Stato ha di dotare l'Adriatico del grande

porto auspicato. (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rimesso alla seduta pomeridiana.

La seduta termina alle 13.5.

---

*Il Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia*

• PROF. T. TRINCHERI.

---

Roma, 1922 — Tip. della Camera dei Deputati