

LXXVIII.

1ª TORNATA DI MERCOLEDÌ 1º APRILE 1925

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CASERTANO

INDI

DEL VICEPRESIDENTE PAOLUCCI.

INDICE.

	<i>Pag.</i>
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1925-26:	
BLANC.	3229
VASSALLO ERNESTO	3232
JUNG	3241

La seduta comincia alle 10.

MIARI, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1925-26.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1925-26.

Proseguendo nella discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole Blanc.

BLANC. Benchè le poche osservazioni che sto per fare siano determinate dalla considerazione del problema delle opere pubbliche nel Mezzogiorno, non dubito che i colleghi converranno con me che le mie parole possono essere non inutilmente meditate anche da un punto di vista generale.

Quello che in tema di opere pubbliche maggiormente colpisce un tecnico, o anche una qualunque persona semplicemente abituata ad affrontare e risolvere questioni destinate a passare dall'astrazione burocratica all'attuazione pratica, è l'impressionante mancanza di coordinazione che esiste nello studio e nella conseguente realizzazione di molti problemi, o gruppi di problemi, che dovrebbero essere considerati come facenti parte di un tutto organico, da risolversi organicamente. Così nel problema della viabilità come in quello delle bonifiche e in quello delle acque, gli enti così detti competenti sono tanti, le vedute così particolaristiche e diverse, che viene spesso a perdersi completamente di vista la questione d'insieme, che è poi quella d'interesse generale. In molti casi si deve infatti concludere, a cose fatte, che la soluzione raggiunta, anzichè rispondere all'elementare concetto di unire un minimo di spesa ad un massimo di utilità, è costata invece un dispendio di mezzi e di energie che si sarebbe evitato, se, contemporaneamente a quel dato problema, si fossero tenuti presenti anche problemi altrettanto se non più importanti, e che col primo avevano stretta attinenza.

Ma tra le diverse Amministrazioni dello Stato, che spesso hanno ingerenza in uno stesso problema o in problemi affini e logicamente inseparabili l'uno dall'altro, tra i municipi, tra le Amministrazioni provinciali, che intervengono anch'essi nei modi più diversi, avvengono oggi tali interferenze di competenze, di controlli e di autorità, da rendere straordinariamente difficile e spesso addirittura impossibile la soluzione delle

questioni anche più semplici, che in un'azienda privata, attraverso ad una unità di comando e quindi di responsabilità, avrebbero la più facile e soddisfacente soluzione.

Il problema del rapido ed efficace compimento del programma delle opere pubbliche nel Mezzogiorno mi sembra dunque implicare anzitutto, come condizione essenziale, la soluzione del problema della coordinazione degli sforzi, dell'unificazione delle direttive e dell'accentramento delle responsabilità. Occorre a ogni costo, dovendo affrontare un vasto programma di opere, eliminare, come prima cosa, in modo radicale e definitivo, quelle che furono in passato delle cause di vere e proprie dilapidazioni della pubblica sostanza.

Il contribuente italiano, che tanta fede patriottica porta nel compimento del suo dovere, è in diritto di esigere che il suo denaro venga spesso col massimo delle garanzie, sia per quanto riguarda la perfezione delle opere che egli paga, che per quanto concerne l'economia raggiunta nel compierle. Apparirà strano che una simile pretesa abbia bisogno di essere sostenuta alla Camera, oggi, dopo oltre sessanta anni di vita nazionale; ma è così!

Un collega poco fa mi diceva che sostenere una simile tesi è poesia! Orbene, se è poesia, io tengo a farla, nella certezza che ho che il Fascismo tale poesia trasformerà in realtà. Se ciò non fosse considererei che il Fascismo, come io l'ho inteso, ha fallito ad uno dei suoi principali compiti.

Basta rivolgere l'attenzione a uno qualunque dei rami della nostra attività collettiva in materia di opere pubbliche, per vedere, ripeto, quali disastrose conseguenze derivino dall'assurdo sistema tuttora vigente della molteplicità degli enti competenti amministrativi e tecnici, a cui è affidata una stessa questione, o questioni in stretta dipendenza fra di loro. Enti che, quando non sono in aperta lotta, nella migliore delle ipotesi si ignorano, procedendo in completa indipendenza, se non addirittura in contrasto, di scopi e di mezzi.

Non mi dilungherò in esempi, giacché sono convinto che ognuno dei miei colleghi, e lo stesso ministro dei lavori pubblici, ne conoscono, e più paradossali l'uno dall'altro. Ma non so resistere alla tentazione di citarne uno, scelto nella collana da me raccolta, e che può servire da prototipo.

A Fondi, venne spesa un'ingente somma per la creazione di una darsena con relativo canale navigabile di accesso, allo scopo di

fare affluire i prodotti agricoli della vasta e fertilissima pianura circostante, trasportandoli per via d'acqua. Nel contempo veniva costruito sul predetto canale navigabile il ponte della direttissima. A cose fatte si è potuto constatare che fra il pelo d'acqua del canale e la travatura del ponte non intercorrono che poche decine di centimetri, per cui sotto il ponte non passa, nè passerà mai, imbarcazione di sorta. Le due amministrazioni, quella del ponte e quella del canale, egualmente competenti ciascuna nel proprio ramo, si ignorano a vicenda. Ma il ponte scavalca il canale, e il canale passa sotto il ponte; e questo amministrativamente è quel che conta. Viceversa la popolazione di Fondi è tuttora in attesa di vedere il primo navigatore approdare nella sua darsena; la quale intanto, per l'insufficiente deflusso delle acque attraverso al canale oggi semi-colmo, si è trasformata in un magnifico stagno malarico alle porte della città. Sembra ora che una società voglia appaltare il porto per farne un vivaio per il pesce, e in questo pensiero la popolazione trova consolazione, chininandosi intanto a spese proprie e dello Stato.

Ora ditemi se questo che ho riferito della darsena di Fondi non si ripete in un numero infinito di altri casi anche molto più importanti. Nella questione delle bonifiche, ad esempio, le interferenze, i palleggiamenti sono all'ordine del giorno, creando uno stato di confusione del quale approfittano quelli che potremmo chiamare i « pescatori in palude » che sono purtroppo numerosi ed agguerriti sotto il bel cielo d'Italia. E ciò soprattutto perchè delle questioni le quali hanno strettissima attinenza ed indipendenza fra loro, come sono la bonifica agraria e la bonifica idraulica, sono devolute a due amministrazioni che procedono ognuna per proprio conto, con inutile spreco di energie e di mezzi, e costituendo per gli eventuali interessati in malafede dei magnifici terreni di manovra affaristica anzichè di coltura.

Non parliamo poi dei casi più comuni in cui nella questione delle opere pubbliche entrano in giuoco, sovrapponendosi ai criteri tecnici, le ingerenze e le imposizioni di carattere politico-parlamentare!

Tali ingerenze ed imposizioni costituirono purtroppo quasi sempre le pietre angolari di ogni opera pubblica sotto il cessato regime demoliberale.

Poco male quando la fervida attività del deputato locale si limitava a quel giuoco relativamente innocente della cosiddetta posa della prima pietra, facendo brillare una mina, o affondare un macigno in uno specchio d'acqua,

a suon di musica, di bombe-carta e di vaniloquio. La spesa complessiva, compreso l'immancabile banchetto, non oltrepassava di molto quella di una comune festa di paese; e poi la popolazione ci si divertiva tanto!

Senonchè spesso, purtroppo, lo sperpero del pubblico denaro non si arrestava alla cerimonia inaugurale; ma, auspici il deputato e l'appaltatore, alla prima pietra, ahimè! ne seguivano molte altre, non meno inutili, ma più costose.

Da qui e non da altro nasceva la strada mal concepita e peggio eseguita, l'acquedotto permeabile dispensatore d'acqua inquinata. Uno dei più mirabili esempi di quello che poteva produrre la reclamistica demagogica, unita alla mancanza del più elementare rispetto del contribuente, è stato quel colossale bluff elettorale che ha condotto alla creazione di quel costosissimo e inutilissimo bacino fesso di Muro Lucano!

Quando sento muovere aspri rimproveri al nostro ministro fascista delle finanze per quel che viene ritenuto da molti come un eccesso di rigidità, come una forma di grettezza spirituale di fronte al grande problema della valorizzazione del nostro Paese, confesso che mi basta richiamare alla mente lo sperpero che in passato veniva fatto della pubblica ricchezza, per comprendere la disperata tenacia con cui egli difende l'erario. E mi domando, se ammesso che dovesse perdurare un tale fenomeno di incoscienza tecnica ed amministrativa, l'investimento più sicuro del pubblico denaro non sia proprio quello della trasformazione in fumo, inaugurato di questi tempi presso il forno di San Paolo.

Il rito crematorio compiuto dal ministro delle finanze deve, a parer mio, ad ogni modo, costituire un salutare richiamo a quella che deve essere la cautela dello Stato, delle provincie e dei municipi nel rimettere in circolazione la valuta, la quale deve essere spesa soltanto con religiosa parsimonia, per scopi assolutamente indifferibili e con garanzia assoluta per ciò che riguarda la perfetta esecuzione delle opere. Sarebbe già, credetelo, di per sé un inestimabile vantaggio se quella specie di regime secco, di iperdietta, che caratterizza la cura De' Stefani, valesse a disintossicare l'organismo statale, costringendolo a eliminare quelle cause di imperfetta assimilazione dell'alimento finanziario che sono state in passato l'irresponsabilità e la politica elettorale.

Il Fascismo, nel ridestare le coscienze italiane, ha creato un terreno favorevole alla eliminazione dello sperpero, sia esso dovuto

ad incompetenza o a disonestà, a leggerezza o a malvagità. Ma occorre che il Governo Nazionale sia solerte nello studiare, con la più ampia larghezza di vedute, col più coraggioso spirito innovatore, e senza alcun rispetto della « routine » amministrativa e burocratica, la maniera di trasformare l'azienda statale, in modo che gli assurdi, per non dire i delitti, del passato abbiamo una buona volta fine.

La garanzia del buon andamento delle cose non deve limitarsi ad un puro e semplice controllo della regolarità contabile, che soddisfi il burocrata seduto alla sua scrivania, ma occorre che ogni opera, nella quale venga speso pubblico denaro, sia sottoposta ad un severo controllo tecnico e amministrativo per parte di un unico ente statale. E questo specialmente nel Mezzogiorno dove, come diceva ieri l'onorevole D'Alessio, lo Stato per ora almeno deve essere più che altrove forte ed accentratore.

Tale ente unico deve assicurare il massimo rendimento al lavoro compiuto, senza preoccuparsi se il denaro speso provenga in totalità o in parte dalle casse dello Stato, oppure dalla Provincia o dai Comuni. Tanto è sempre Pantalone che paga, e a lui poco importa il canale attraverso il quale defluisce il suo denaro; mentre molto gli preme che questo venga speso bene.

Si dirà che occorre maggior numero di tecnici meglio retribuiti.

Io ritengo che in complesso, accentrando, si spenderà di meno. Ad ogni modo credetelo nessuna spesa sarà, caso mai, più proficua di questa!

Ed ora, prima di terminare, aggiungerò che è nel campo delle opere pubbliche che l'azione del deputato fascista, veramente fascista, può essere più utile, giacchè, ripetiamolo francamente, se molte cose si sono fatte male per il passato in tale campo, lo si deve per lo più a quella che era la così detta « influenza » del deputato in regime demagogico. Occorre un grande sforzo di volontà tenace e disciplinata, anzitutto per parte di noi deputati fascisti, perchè l'Amministrazione Statale diventi anch'essa fascista nel vero senso della parola. Essa è infatti composta, nella sua maggioranza, almeno nei dirigenti, di uomini nati, dirò così « console Giolitto », che hanno succhiato il latte della social-democrazia, se non addirittura quello del biberon massonico. I più onesti, i più patriotti hanno sentito il nostro movimento. Parlando con molti dei funzionari, sia amministrativi che tecnici si sente la comprensione, la simpatia

per questo nostro fervore nel volere farla finita colla triste tradizione del passato.

E questo ci assicura il successo, purchè noi deputati nuovo-stile sappiamo essere pari al compito.

E ciò posto concludo.

Richiestone dall'amico onorevole Scialoja ho apposto la mia firma ad un ordine del giorno che sarà svolto dall'onorevole De Marsico.

Ma desidero che sia ben chiaro che, mentre ciò facendo ho voluto affermare la mia solidarietà coi colleghi che con me hanno l'onore di rappresentare il Mezzogiorno, io non potrò dichiararmi soddisfatto se il ministro non saprà, nel prometterci il compimento delle opere stabilite, assicurarci anche della sua ferma e decisa determinazione di provvedere, in unione ai suoi colleghi degli altri Dicasteri interferenti col suo, alla definitiva soluzione del problema della competenza e del controllo unico in materia di opere pubbliche.

È compito del Fascismo, come ho già detto, l'instaurare il regime della organizzazione là dove ha regnato in passato la confusione e lo sperpero.

Eccellenza Giuriati, io mi auguro, nell'interesse del Mezzogiorno, che Ella ci possa annunciare che vi si spenderà molto. Ma mi auguro ancora di più che Ella possa, nella Sua intemerata coscienza di italiano e di fascista, assicurarci che quel che vi si spenderà sarà in ogni caso speso bene. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Spetta di parlare all'onorevole Vassallo, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno sottoscritto anche dagli onorevoli Cucco, Leone Leone, Pennavaria, Palmisano, Restivo, Carnazza Carlo, Lo Monte, Bette, Di Marzo, Majorana, Pace, Muscatello, Gangitano, Pirrone, Maccotta, Rubino, Armato, La Bella:

« La Camera,

confermando la fiducia nel Governo per la politica realizzatrice dei lavori pubblici nel Mezzogiorno da esso iniziati, in conformità dell'interesse e del dovere nazionale;

considerando che è reclamata con crescente urgenza l'esecuzione dei lavori, per lo sviluppo e il compimento dei quali è necessaria — oltre l'efficienza di uffici e di personale — la certezza che le somme stanziare in bilancio per le varie opere, siano rigorosamente mantenute ed effettivamente spese;

fa voti:

1º) che — fermo il rigoroso divieto degli storni da un capitolo all'altro del bilancio —

siano evitati con tutta fermezza anche gli storni da un articolo all'altro, specialmente se riferentisi ad opere di regioni o di provincie diverse;

2º) che le somme stanziare e non pagate durante l'esercizio, siano sempre riportate — salvo i termini di perenzione stabiliti dalla legge di contabilità — all'esercizio successivo, come residui passivi del capitolo e dell'articolo corrispondenti, per la stessa opera;

3º) che nel titolo delle spese straordinarie, sotto la rubrica: « Opere nell'Italia meridionale ed insulare » avente un capitolo proprio per « Opere pubbliche in Sardegna », sia aggiunto un distinto capitolo per « Opere pubbliche in Sicilia », modificandosi la denominazione impropria degli altri capitoli: « nell'Italia meridionale ed insulare » in quella nell'« Italia meridionale continentale »; e che, sotto la rubrica « Spese di costruzioni di strade ferrate » sia iscritto un capitolo per « Costruzione delle ferrovie complementari e secondarie in Sicilia ».

VASSALLO. In questa discussione, nella quale bisogna in realtà vincere un senso di sconforto che può prendere quando si tiene presente tutto il ciclo delle discussioni che da moltissimi anni si sono compiute in materia di lavori pubblici, con un risultato che non ha fatto altro che accrescere ed acuire il senso di disagio e di stanchezza che si risente, specialmente in materia di esecuzione di lavori pubblici e particolarmente per quelli che riguardano il Mezzogiorno, vincendo dico, questo senso di sconforto, cui accennavano anche i colleghi che hanno parlato ieri sul problema del Mezzogiorno, noi dobbiamo rilevare con molto compiacimento che le discussioni attuali si verificano di fronte a tre fatti che hanno una specialissima importanza.

Il primo fatto è che noi discutiamo ora quello che è veramente il bilancio preventivo 1925-26 del Ministero dei lavori pubblici. È la prima volta che ciò si verifica, dopo 11 anni, ed è veramente un fatto di grande elogio per il ministro delle finanze onorevole De' Stefani, che nel giugno del 24 al Senato si impegnò di presentare anche prima del termine di legge i bilanci preventivi. Questa promessa si è mantenuta e nel dicembre già la Giunta generale del bilancio aveva dinanzi a sè i bilanci preventivi del 1925-26.

Questo fatto dobbiamo salutare con parole di vivo elogio verso il Governo, ed esso

rappresenta anche una maggiore speranza in noi stessi, perchè proficue potrebbero essere queste discussioni se avvengono in sedi di esercizio preventivo, anzichè come avveniva prima in sede di esercizio provvisorio o su bilanci già in corso di esecuzione.

E tanto più questi sensi di compiacimento e di speranza sono giustificati, quando io penso che lo stesso Senato, fino all'esercizio precedente, aveva approvate 50 leggi speciali per esercizi provvisori e tra queste 50 leggi lo stesso presidente della Commissione di finanza, il compianto senatore Carlo Ferraris, era stato relatore di 22 bilanci di vari Ministeri e che ben nove di essi da lui erano stati portati dinanzi al Senato, senza nemmeno una relazione scritta, con poche parole pronunciate nell'Aula, raccolte dagli stenografi, il che non poteva non essere che un semplice formalismo, prescritto dalla legge, ma che allontanava sempre di più la discussione dall'aula parlamentare per illuminare l'opinione pubblica sui vari problemi, e nello stesso tempo per aiutare il Governo nella sua opera.

Accanto al bilancio preventivo propriamente detto, noi abbiamo la pubblicazione già avvenuta nella *Gazzetta Ufficiale* del decreto 19 marzo che approva la ripartizione dei 15 miliardi e che rappresenta il consolidamento delle spese straordinarie dei lavori pubblici per un dodicennio.

Noi abbiamo un sistema nuovo, che secondo me è una delle caratteristiche dello attuale Governo, e che si distacca profondamente da quello che è stato il sistema precedente alla guerra e anche nell'immediato dopo guerra.

L'ultimo bilancio del 1913-1914, ministro dei lavori pubblici l'onorevole Tedesco, e relatore alla Camera l'onorevole Pozzi, presenta veramente un quadro completo di tutto quello che possano essere gli elementi di discussione, perchè mette sotto gli occhi di ogni deputato e di ogni componente della Giunta quelli che sono i dati di fatto, gli stanziamenti e la ripartizione degli stanziamenti, in un modo preciso, e dà un limpido quadro della situazione finanziaria, del programma e delle opere da eseguirsi da parte del Ministero dei lavori pubblici.

Queste relazioni stesse, questi studi, questi esami di bilanci erano preceduti da tutta una serie di leggi perfette formalisticamente, perchè discusse e approvate dalla Camera dei deputati, discusse ed approvate dal Senato. Noi volendo appunto rifarci a tutta quella che era la legislazione del Ministero

dei lavori pubblici dal 1860 al 1913, troviamo questo progresso continuo per arrivare alle leggi speciali di Zanardelli, a quelle concernenti la Calabria, concernenti sopra tutto il Mezzogiorno, che venivano ad una conclusione di cose, cioè a dire ad uno stanziamento ad una autorizzazione di fondi fatta con una legge perfetta, e portavano anche le tabelle alligate a queste singole leggi, tabelle le quali, come ho già accennato, davano una visione completa e perfetta di quello che era il programma avvenire, sia in materia finanziaria che in materia esecutiva.

Ma questa legislazione, che molte volte non è stata altro che lo scatto, l'impulso, di una specie di sentimento di stupore, e anche di amarezza che invadeva l'aula parlamentare, questa legislazione che alle volte germogliava come d'improvviso in seguito ad un viaggio — come quello di Zanardelli in Calabria — di qualche autorevole componente del Parlamento, che ritornando in questa sede diceva essere necessario venire a una determinata legge, e questa legge faceva, era come un razzo che dopo aver momentaneamente illuminato colle sue speranze, direi colle sue illusioni, quella che era una penosa, lunga aspettativa, si riduceva poi a che cosa? A una non esecuzione delle opere disposte.

Ora questo periodo, che ha preceduto la guerra, si presenta appunto con questa tonalità, e con questo clima di costruzione parlamentare e legislativa in materia di lavori pubblici, cioè a dire di un rispetto assoluto e formale. Ma poi se si va a riscontrare, si trova il nulla, ed un grande senso di tristezza accompagna colui che si è data la pena di andare a leggere tutti i mirabili discorsi fatti dal 1860 al 1913-14 nella Camera e in Senato, e tutte le relazioni speciali, tutte le inchieste di Sonnino e di altri, per mettere queste in riscontro con quella che era però la risultante negativa di quello che era il mirabile sforzo o di eloquenza, o di desiderio, o quello che al tempo stesso era una specie di incapacità di esecuzione che stava nelle fibre stesse, nel sangue stesso del Governo. Perchè? Per questa facile contentabilità retorica nostra, per la quale noi molte volte preferiamo la forma alla sostanza, preferiamo la promessa all'esaudimento della promessa,

Avveniva che l'opera stessa del Governo era profondamente insidiata da tutti quelli che erano i rigagnoli un po' impuri che avevano anche contribuito a questa fiumana, dirò, della legislazione dei lavori pubblici.

E poi nel periodo immediato del dopo guerra, vi è stato tutto un travaglio, tutta una convulsione da cui non siamo ancora usciti. E non esiste ancora la vera legge del bilancio.

Non esiste perchè quando questo viene formato con tutto un insieme di precedenti leggi o di precedenti decreti-legge, i quali impongono determinate impostazioni di bilancio, noi vediamo che il giorno in cui viene depositato dinanzi alla Camera, esso, più che l'opera del Governo o del ministro di quel momento è in molte parti, in molte importanti parti, niente altro che la consacrazione di quegli impegni che già la nazione o il Governo hanno assunto per le molte leggi che hanno impostato centinaia e centinaia di milioni, prescrivendo come questi milioni debbano essere stanziati nei singoli esercizi successivi.

Noi abbiamo già degli impegni per l'esercizio 1950-51 ed a misura che si accresce questa congerie di leggi speciali che assegnano centinaia e centinaia di milioni, e si vanno prestabilendo questi assegnamenti in ogni singolo bilancio, diminuisce la libertà che Governo e Camera hanno di potere volta per volta, anno per anno, esercizio per esercizio, introdurre innovazioni.

Ma quando il bilancio stesso è presentato, interviene molte volte, e questa volta per fortuna no, e ne va data lode al ministro delle finanze ed al ministro dei lavori pubblici interviene una nota di variazioni la quale opera profondi spostamenti, e così si arriva alla Camera col bilancio che si deve discutere ed approvare.

Non si forma una legge, dicevo, perchè quando questo bilancio è già approvato dalla Camera e dal Senato, e diventa legge, esso alla sua volta va soggetto ad altre interferenze del potere esecutivo, mediante decreti-legge che possono profondamente mutare la fisionomia di questo bilancio e gli impegni che nel bilancio stesso sono stati assunti.

Dunque noi vediamo che prima vi era un formalismo legale del bilancio, che si traduceva, malauguratamente, in una specie di nullismo od almeno di grande inferiorità negli impegni per la esecuzione delle opere; oggi noi abbiamo che specialmente nell'ultimo periodo, sia coi bilanci approvati con esercizi provvisori, sia per la frequenza dei decreti-legge, si è verificata una prevalenza del potere esecutivo su quello legislativo. Il Governo attuale ha maggiore libertà ed indipendenza nella esecuzione del bilancio.

Non è più il Governo che aveva prima la possibilità di vedersi imposto da un gruppo parlamentare, o da un parlamentare influente, o dalla minaccia di una agitazione, un determinato stanziamento, o meglio lo spreco di molti milioni per delle opere inutili; oggi abbiamo un Governo che ha maggiore libertà di azione, maggiore libertà esecutiva, anche con una maggiore responsabilità, un Governo che, se prende un impegno, ne dipende da lui la esecuzione, chè ha il modo di poterla fare, un Governo che nel tempo medesimo è al di sopra di quelli che possono essere i contrasti localistici o regionalistici, o pretese di leggi, o meglio di lavori ingiustificati, un Governo, insomma, che rappresenta il potere esecutivo in un modo più provvidenziale e più rispondente alle necessità dell'ora.

Evidentemente di tutto questo che è stato il ciclo delle leggi e dei bilanci dei lavori pubblici il Mezzogiorno ha risentito più penosamente appunto perchè il Mezzogiorno in questo non ha avuto nè l'attrezzatura nè il controllo di stampa, nè la preparazione di resistenza o di iniziativa o di efficienza che le altre regioni hanno avuto.

Riguardo al Mezzogiorno è stato molto più facile promettergli leggi e non eseguirle, è stato molto più facile stanziare le somme e non spenderle appunto per quelle considerazioni che molte volte sono state accennate.

Anche per questo in sede di bilancio e specialmente nella coincidenza che vi è di questa ripartizione dei 15 miliardi sarebbe desiderabile, sarebbe stato conveniente poter avere sott'occhio un maggior numero di elementi, e ciò, onorevole ministro dei lavori pubblici, non per il desiderio che la Camera possa avere, o che la Giunta generale del bilancio abbia potuto avere, di esercitare una specie di stimolo e di controllo al funzionamento del Ministero dei lavori pubblici ma per il desiderio che tutti sentiamo che delle grandi quistioni le quali agitano oggi l'Italia in questo campo, più che non forse prima, si formi maggiormente una coscienza della responsabilità e della necessità del contributo che ognuno di noi deve portare in tale materia, per il desiderio che il ministro stesso dei lavori pubblici sia assistito e sorretto, non mai ostacolato, col contributo che intendiamo portare, per il desiderio che quando il ministro dei lavori pubblici una decisione ha preso, questa decisione possa essere mantenuta senza che intervengano altre necessità a distoglierlo,

pel desiderio, in fondo, di una maggiore solidarietà della Camera, del Paese e del Governo, specialmente col ministro dei lavori pubblici in quella che è la funzione tanto reclamata e desiderata.

Ora per far questo degli elementi occorrono! Quando abbiamo sott'occhio aridamente il bilancio che ci viene prospettato noi non siamo in grado, molte volte, di fare nessuna osservazione, e non siamo in grado perchè, per esempio, troviamo degli articoli o meglio dei capitoli che ci danno un'idea troppo generica di fronte ad improvvisi ed urgenti maggiori stanziamenti.

Dopo il decreto del maggio 1923 il quale consolidava in oltre sei miliardi la spesa, e la ripartizione faceva con una dettagliatissima tabella di questi sei miliardi, sono venuti molti decreti-legge per i quali, per esempio, negli ultimi quattro mesi del 1923 sono stati autorizzati altri 272 milioni e 714 mila lire per determinate opere in determinate regioni. Durante il 1924 sono intervenuti altri decreti, enunciati nella diligentissima relazione del collega Casalini, che hanno imposto al ministro dei lavori pubblici di dover stanziare altre 2,526,062,765 di lire.

Vedete, dunque, come durante il 1924, e durante gli ultimi quattro mesi del 1923 si sia eretto un cumulo, dirò così, di disposizioni speciali e autorizzazioni di bilancio per le quali in tutto si sono aggiunti oltre due miliardi e mezzo di spesa.

Ora io mi rendo conto, tutti ci rendiamo conto di questa che è veramente l'opera formidabile del Ministero dei lavori pubblici nel dovere cominciare ad impostare, anzitutto, nei vari esercizi successivi, quelle che sono le somme e quelli che sono i lavori che meritano precedenza, e nell'aver poi la fermezza di impedire che vengano nuovi decreti o nuove leggi, che possano turbare tutto questo lavoro. Noi domandiamo a voi, onorevole ministro, che voi abbiate questa chiarezza, dopo quello che è avvenuto, dei bisogni dell'Italia intera, dei bisogni in confronto a quella che è l'economia nazionale, con un criterio di giustizia distributiva per tutte le regioni.

Ma noi invochiamo nel tempo medesimo, che, quando tutto questo è avvenuto, diventi addirittura una norma continuativa, diventi una norma che non debba subire nuove scosse; invochiamo che non debbano intervenire nuovi decreti per 500 o 600 milioni, che possono avere due inconvenienti: un inconveniente di accendere delle illusioni o di acutizzare quella che è la sete di denaro e di opere,

specialmente in talune regioni; l'altro inconveniente, che si sia costretti, con continui storni o spostamenti, a dovere un po' rivedere l'opera propria.

La notevole relazione del collega Casalini, secondo me, ha fra gli altri questi due principali pregi: l'uno che ha in sé tutto un concetto organico della politica dei lavori pubblici, l'altro che ha imposto — per dire così — le direttive essenziali, fondamentali di quella che deve essere una politica di lavori pubblici.

Ebbene, noi rendiamo omaggio a questa novità, che si collega a quel sistema nuovo, al quale io ho accennato al principio del mio discorso e che realmente dà un grande potere, una grande responsabilità al Governo, una maggiore fiduciosa aspettativa alle popolazioni italiane in materia di lavori pubblici.

Ma non possiamo non osservare che quello che oggi maggiormente ci preme, è di cominciare un po' a toglierci da tutto quello che è stato, non dico accademia, ma una elevata discussione di principi e criteri generali, che trovano però difficoltà ad avere i modi di applicazione di realizzazione singola. Perchè quando noi, per esempio, vediamo, onorevole ministro, che nello stesso Dicastero dei lavori pubblici, nello stesso Governo nazionale attuale, a breve distanza di tempo, si sono seguiti tre ministri, ognuno dei quali, animato da un senso grande di amore al proprio paese e al proprio ufficio, ha potuto avere, ha avuto — era naturale che avesse — una valutazione differente di determinati criteri da seguire, noi abbiamo il diritto di domandarci o che si compia un'alta e vasta discussione, che raggiunga il risultato di concretare le direttive, ovvero — come è l'augurio mio — che oggi, più che a una rivalutazione di questi criteri generali — si venga maggiormente alla esecuzione di quelle che sono impostazioni di bilancio.

Voi avete detto, onorevole Giuriati, al Senato, che vi proponete precisamente di mantenere gli impegni assunti.

Voi avete molte leggi ponderose, alle quali io ho accennato e credo che vogliate avere anzitutto questa norma: di eseguirle; vogliate avere questo criterio preciso, concreto, questa falsa riga di cominciare a dimostrare che il Governo attuale, di fronte a una legge, fa seguire la esecuzione, anche perchè a me sembra che questo risponda ad un punto fondamentale della politica e delle norme del nuovo Governo, cioè quello dello Stato forte, dello Stato autorevole. Uno Stato non può

avere autorità, se non ha ben pensato prima di fare una legge, ma, avendola fatta, se esso non la mantiene!

Confesso che non senza una certa amarezza, ho letto in taluno dei decreti più importanti, come quello dei 500 milioni per la Calabria ed in altri ancora, una clausola, un articolo, in cui si dice: gli stanziamenti e le opere che sono stabilite con la presente legge debbono eseguirsi e non possono farsi provvedimenti che distruggano le somme stanziare o i lavori stabiliti.

Francamente che una legge venga essa medesima a dichiarare in un articolo che essa non sarà cambiata credo che sia dettato dal desiderio di opporre, forse, a pressioni o ad altro la saldezza di quello che è stato disposto; ma nel tempo stesso il confessare questo, è come il germe corrosivo la smentita di quello che deve essere l'autorità medesima della legge. E questo si riflette sull'autorità dello Stato forte nazionale al quale voi appartenete, onorevole Giuriati!

E allora, se queste leggi esistono e devono eseguirsi, noi dobbiamo anche cercare di arrivare alle spese di quelli che sono gli stanziamenti di bilancio. Noi non dobbiamo, per esempio, rilevare, come soltanto oggi si può rilevare dal bilancio consuntivo 1923-1924, che cosa è avvenuto di molti stanziamenti, quale è stata l'opera effettiva del Ministero stesso dei lavori pubblici in precedenza. Noi, per esempio, rileviamo dal bilancio consuntivo cui ho accennato del 1923-1924, che è il primo bilancio consuntivo presentato dal Governo nazionale, che erano stati, per quell'esercizio, previsti, come spese ordinarie, 219,606,000 e se ne pagarono 118,000. E notate che i 21,194,000 che non si pagarono, non andarono nell'esercizio successivo come residui delle stesse opere e degli stessi capitoli, ma andarono in economia perchè figurarono non come spese non impegnate, ma soltanto come somme semplicemente stanziare.

E noi abbiamo ancora potuto vedere sul consuntivo 1923-24 che per l'Italia meridionale ed insulare, per esempio, erano stanziati 39,073,000 per spese ordinarie, spese di manutenzione e spese fisse e di questi si sono pagati soltanto 12,413,000. Dunque, 20 milioni e 496,000 non furono spesi e, fra questi non spesi, 6,163,000 passarono in economia e scomparvero dai residui, cioè furono sottratti ad alcune opere che erano state iniziate e che così non si potevano eseguire.

Noi vediamo anche nelle spese straordinarie, che era stanziata la somma di 191

milioni e 300,000 e ne furono pagati 115 milioni soltanto.

Orbene, tutto ciò si riduce in una constatazione che tutte le popolazioni fanno, dal sapere che un impegno è stato assunto dal Governo, al vedere che all'impegno non tiene dietro l'opera!

Voi, onorevole Giuriati, nei primi giorni della vostra assunzione al potere, avete ricordato al Senato un desiderio, un invito espresso dall'onorevole presidente del Consiglio, quando avete detto che egli aveva raccomandato che, entro sei mesi, 50 mila operai fossero messi al lavoro nell'Italia meridionale, quando avete detto al Senato che tutti gli sforzi avreste compiuto perchè questo avvenisse.

Il termine scade a luglio e i 50 mila operai non vi potranno essere. Non ve se ne fa una colpa, onorevole ministro, chi vi conosce, come me che ho avuto l'onore di vedervi a Fiume e di ammirare la fiamma del vostro patriottismo, sa il valore che hanno le frasi semplici, ma elevate, che avete pronunziato in Senato.

Noi vi chiediamo questa dirittura di opere, questa superiorità a tutti ed a tutto quando non è in perfetta armonia coll'economia della Nazione e coi diritti di coloro che ne hanno bisogno, e noi vi domandiamo che si vigili maggiormente per merito vostro a tutti quelli che possono essere gli ingranaggi che devono funzionare, vi domandiamo che quello che accennasi nella relazione circa la ricostruzione dei servizi venga da voi compiuto, come già avete detto di voler compiere, e che non si verifichi più come è avvenuto per il 1923-24 che specialmente in Sicilia vi è stata una dolorosa sorpresa per molte opere non compiute, iniziate e abbandonate, per molte promesse consacrate negli stanziamenti di bilancio che hanno avuto quasi all'ultimo momento uno spostamento magico.

Vi cito soltanto due esempi, e molti ne avrei, per far rilevare a voi medesimo ed alla Camera l'utilità del mio ordine del giorno, quando faccio voti (non posso imporre, come nessuno si sogna di imporre) che si sia molto più fermi nell'evitare gli storni non solo da un capitolo all'altro ma da un articolo all'altro dello stesso capitolo di bilancio.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Non ne ho mai firmati.

VASSALLO. Ammirevolissimo, ed abbiate tutta la nostra riconoscenza, perchè sapete che cosa era avvenuto, per esempio, per l'esercizio 1923-24, il solo esercizio di cui possiamo parlare come il più recente, perchè è quello

di cui abbiamo già il consuntivo sott'occhio? Con decreto ministeriale era stata fatta, oltre alla ripartizione delle somme ai rispettivi capitoli, anche la ripartizione delle varie opere del medesimo capitolo per l'esercizio preventivo 1923-24 ed il bilancio 1923-24 era stato approvato dalla Camera nel suo capitolo 120, il quale aveva 50 milioni per opere stradali in Italia meridionale ed insulare.

Ora l'Italia meridionale è formata dall'Abbruzzo Molise, dalla Puglia, dalla Campania, dalla Calabria, dalla Basilicata, dalla Sicilia e dalla Sardegna; ed ognuno dei rappresentanti, ognuna delle autorità locali anche responsabili di queste sette regioni, vedono che per le strade ordinarie in bilancio sono 50 milioni, ma nessuno è in grado o di formulare un voto specifico di stanziamento, o di esercitare un controllo qualsiasi, perchè questi 50 milioni si riferiscono in blocco a moltissime opere che riguardano rispettivamente ciascuna di queste regioni.

Ebbene, nella nota degli articoli che con decreto ministeriale interno ripartisce questi 50 milioni per tutta l'Italia meridionale, erano anche stanziati quattro milioni per opere stradali per le provincie della Sicilia da classificarsi. Che cosa è avvenuto? È avvenuto che all'ultimo giorno di questo bilancio preventivo 1923-24 e precisamente al 30 giugno 1924, c'è stato un decreto Reale il quale ha operato degli storni di articoli di questo stesso capitolo, e ha tolto all'articolo 32 delle strade della Sicilia lire due milioni e 630,000 attribuendoli a un altro articolo di strade per un'altra regione.

Noi abbiamo tanto bisogno in Sicilia di queste somme; 2,630,000 lire per tutte le provincie della Sicilia, nella tragedia attuale del problema stradale, sono una goccia, ma una goccia preziosa. Se all'ultimo momento, all'ultimo giorno dell'esaurimento del bilancio, queste somme sono state tolte e sono state passate ad altre opere in altre regioni di minore urgenza, voi non potete credere, onorevole ministro dei lavori pubblici, lo stato d'animo dannoso che si può formare, e si può anche acuire nelle popolazioni siciliane!

Tanto più che, col modo come è avvenuto questo storno di articolo, togliendolo cioè dalle somme stanziato che ancora non erano coperte, si è verificata la conseguenza che le lire 2,630,000 non figurano nei residui dell'esercizio successivo, ma sono poste in economia.

In fondo dunque, quando, dopo la sua invocazione al Governo nazionale la Sicilia

ha ottenuto, come ha ottenuto e ne è grata, questo impegno, e si assiste all'ultimo momento a un cambiamento di questo genere, è legittimo il desiderio che io, che noi esprimiamo nel nostro ordine del giorno, che voi personalmente — malgrado la facoltà che dovete conservare e può essere necessaria, di stornare da un capitolo all'altro — teniate maggiormente conto di quelle che sono le necessità delle nostre aspirazioni e teniate più saldo a impedire che si verifichino questi inconvenienti.

La conclusione è stata che, invece dei quattro milioni stanziati per opere stradali in tutte le provincie della Sicilia, durante l'esercizio si sono spese soltanto lire 65,000!

Questa somma di 65,000 lire, onorevole ministro, che si spesero in quell'esercizio soltanto, invece dei quattro milioni stanziati, questa cifra così povera vi dice che c'è quasi del sarcasmo, quasi dell'ironia di fronte al patriottismo, di fronte alla solidarietà nazionale della Sicilia verso il Governo! (*Approvazioni*).

Mi permetta la Camera che citi soltanto quest'altro caso per giustificare il mio ordine del giorno: nell'esercizio del 1923, per le famose ferrovie della Sicilia erano stati stanziati 40 milioni all'articolo 17 « Ferrovie complementari » e 58 milioni all'articolo 18 « Ferrovie per servizi della Sicilia ».

Tanto l'articolo 17 che il 18 appartengono all'unico capitolo 133 « Costruzione strade ferrate in tutta l'Italia » in cui erano stanziati 300 milioni.

Anche qui voi vedete, onorevole ministro, che se ci presentate ancora, come avveniva in precedenza e come consideriamo che cominci a cambiarsi sotto l'azione vostra, un unico capitolo di 300 milioni per la costruzione di ferrovie in tutta l'Italia, nessuno di noi è in grado di fare la più lontana valutazione degli stanziamenti rispetto a determinate regioni.

Per questa parte non è stata ancora messa in esecuzione quella che mi sembra una legittima aspirazione: che si faccia come per tutte le altre opere, cioè che le ferrovie che si trovano sotto un capitolo unico vengano ripartite nelle rubriche dell'Italia settentrionale, dell'Italia centrale e dell'Italia meridionale.

Anche le ferrovie dovrebbero essere ripartite in queste tre rubriche perchè allora si potrebbe più facilmente aiutare anche da parte nostra l'opera vostra col sottomettere quelle osservazioni che crediamo giuste nell'interesse delle nostre popolazioni.

Ebbene, in quell'esercizio erano stati stanziati 40 milioni per le ferrovie complementari della Sicilia e 58 milioni per le ferrovie secondarie.

C'era anche l'articolo 11 — e dico questo non per fare del regionalismo, ma per completare la dimostrazione dei fatti che espongo e degli inconvenienti che si possono verificare — c'era l'articolo 11 per la direttissima Firenze-Bologna, con lo stanziamento di 40 milioni.

Ebbene, cosa è avvenuto, onorevole Giurati? Che anche per questo c'è stato un decreto ministeriale del 30 giugno 1924 col quale si sono tolti ai 40 milioni per le ferrovie complementari della Sicilia 15 milioni e 72 mila lire; all'altro articolo delle ferrovie secondarie della Sicilia si sono tolte prima lire 11,935,000 e poi lire 30,714,885, in tutto per ciò alle ferrovie siciliane fu tolta la somma di lire 57,721,885 e con gli stessi decreti ministeriali sono state stornate queste somme in favore dell'articolo 11, cioè della direttissima Firenze-Bologna per lo stesso esercizio 1923-24.

Questo risulta dal bilancio consuntivo dove sono queste annotazioni stampate, cosicchè l'assegnazione per la Firenze-Bologna che era di 40 milioni, quando fu approvato il bilancio, venne accresciuta negli ultimi giorni di lire 122,714,885, in tal modo salì a lire 162,714,885, mentre l'assegnazione per le ferrovie siciliane fu ridotta da 98 milioni a lire 40,278,114, e, aggiungete, col solito modo di fare queste deduzioni, in maniera che trattandosi di somme non impegnate ancora, esse non sono andate all'esercizio successivo come residui, ma sono passate in economia.

Dunque, come vedete, la conclusione è stata questa, che per la direttissima cui ho accennato, in quell'esercizio si sono spesi 77 milioni, rimanendo accantonati tutti gli altri milioni cui ho accennato, e per la Sicilia si sono spesi poco più di 24 milioni. Non aggiungo altro per poter concludere fiducioso che anche voi vi renderete conto dei desideri che abbiamo espressi.

E rapidamente accenno ad alcuni punti della relazione che vogliono essere anche un programma gradualistico che si dovrebbe seguire, una direttiva che si dovrebbe tenere presente.

Mi associo, così come credo non possono non fare gli altri rappresentanti del Mezzogiorno, alle osservazioni rivolte, nella relazione del nostro egregio collega Casalini, a far rilevare che ci sono delle necessità peculiari regionali per cui, pur accettando in

massima questa linea gradualista di urgenza e di importanza di lavori, che dalle opere per i terremoti vanno alle bonifiche, alla manutenzione delle strade alla derivazione delle acque, pur accedendo in massima a questo che potrei approvare come linea generale, ci sono sempre delle ampie riserve da fare per quelle che sono le condizioni di molte regioni della Sicilia.

Se l'onorevole Casalini avesse vedute nell'Emilia, nel Veneto, nella Lombardia quali lavori sono stati fatti dai precedenti Governi prima che si venisse alle bonifiche attuali, avrebbe constatato che si sono fatte le strade; sicchè anche oggi queste squadre numerose di operai facilmente vanno col tram elettrico al posto del lavoro e ritornano alla sera alle loro abitazioni; ma come si potrebbe cominciare ad eseguire le bonifiche delle regioni della Sicilia, in paesi dove c'è tale penuria di strade che non vi è nemmeno la possibilità materiale di portare gli operai sul posto! E qui ben si può ricordare il meraviglioso spettacolo che offrono i lavori di penetrazione che l'Inghilterra ha compiuto e che sta compiendo in molte regioni; nella Mesopotamia, per esempio, nel Sudan, dove si sono costruite le ferrovie e dove sono cominciati poi tutti gli altri lavori. Ed è cosa perfettamente logica e razionale, tanto più che su questo tema delle strade io credo che la mia Sicilia non meriti quella specie di rimprovero che è stato fatto, che cioè anche i migliori spiriti del Mezzogiorno diano una supervalutazione a questo problema. Mi sembra di poter ritorcere la frase, che cioè altri migliori spiriti possano dare una svalutazione di questo problema. Io non credo che debba prevalere il principio, che ho sentito accennare dal collega Casalini, che la ferrovia deve andare dove c'è il traffico, perchè sia produttiva. È superfluo aggiungere che è la ferrovia che crea il traffico, e che dove non c'è mezzo di comunicazione, non si può valorizzare la regione.

Ebbene, si tenga presente che quando si esamina la condizione dell'Italia meridionale, e specialmente della Sicilia in materia di strade, non si può prescindere dal passato, per venire alla conclusione che nessun rimprovero si può rivolgerle.

Io rilevo che quando avvenne l'unificazione italiana, le condizioni stradali dell'Italia Meridionale e della Lombardia, del Veneto, dell'Emilia, erano diversissime. Posso anche dire che nel 1863 la differenza fra la Lombardia e la Sicilia, che hanno quasi uguale estensione di territorio, e popolazione, era questa:

la Lombardia aveva 128 metri di strade per ogni chilometro quadrato di superficie, la Sicilia ne aveva soltanto 90. Ecco dunque che fin dal primo giorno dell'unificazione la differenza era davvero rilevante, tra la Sicilia e il Nord.

Fino al 1904 erano già state eseguite delle strade. Noi non neghiamo che il Governo e lo Stato italiano abbiano speso somme rilevanti anche per le strade del Mezzogiorno. Forse non possono accettarsi alcune cifre che sono state prospettate; ma è vero che dal 1862 al 1897 in Sicilia le strade nazionali da chilometri 415 salirono a chilometri 1002; come anche è vero che per la legge speciale del 1869, la quale non venne estesa considerevolmente alla Sicilia, per la legge del 1875, e quelle del 1881, furono costruite in 22 anni fino al 1897, in tutta Italia strade provinciali della lunghezza di chilometri 9,414,443 e che in Sicilia furono costruite 19 strade, ma in gran parte a spese delle provincie e col contributo prevalente delle provincie.

E quando noi diciamo strade, specialmente nella mia Sicilia, diciamo anche quelle famose trazzere di cui si è parlato anche durante la discussione del bilancio dell'economia nazionale.

Queste grandi arterie agrarie corrono per migliaia di chilometri nella Sicilia, tanto che la sola provincia di Girgenti per esempio ha 298 chilometri di strade comunali, ma 1354 chilometri di trazzere.

E questo significa, per il modo come le trazzere sono tenute, specialmente durante l'inverno, impossibilità di accedere sui luoghi; questo significa che non è ancora distrutta questa sintetica e credo impressionante statistica, che cioè in media la distanza dagli abitati dai comuni, al fabbricato dei latifondi, è di 9 chilometri circa, e che di questi 9 chilometri, 7 chilometri sono soltanto delle vie mulattiere intransitabili, che portano a quei gravi inconvenienti che si lamentano.

E questo problema ha una grande importanza, perchè quando si parla di valorizzazione della Sicilia, di valorizzazione dei prodotti dell'Italia Meridionale, come non si può non tenere conto che specialmente per i prodotti dell'interno queste spese e queste interruzioni che devono subire prima di essere portati al punto di approdo dei piroscafi o alle stazioni centrali, pesano enormemente su quello che è il costo di produzione e di consegna, e quella che è la lotta e la concorrenza che specialmente sul campo internazionale si va sempre più delineando?

Mi associo a quanto ha rilevato l'onorevole relatore che il problema della manutenzione delle strade del Mezzogiorno sia più urgente che la costruzione di nuove strade. In realtà ci sono degli stanziamenti per lavori in Sicilia e ci sono anche concessioni in corso che seguendo il loro sviluppo, possono rappresentare una vera benemeranza del Governo, ed anche apportare un grande beneficio alla Sicilia.

Accanto alle strade io accennerò brevemente ad una nuova questione, così posso chiamarla, che riguarda la nostra Sicilia, e che mi pare meriti l'attenzione del Governo.

Su un capitolo speciale che vi è nel bilancio riguardante appunto la utilizzazione di acque pubbliche e l'utilizzazione dei petroli o meglio dei combustibili nazionale, io credo a favore della mia Sicilia, la quale compie un grande sforzo per cominciare a creare o a sviluppare le sue industrie, di accennare ad un'industria nascente che è appunto quella della utilizzazione degli scisti bituminosi, che si trovano in grande abbondanza in Sicilia.

A tutti è nota l'importanza grande, mondiale, di questo problema, e a tutti è noto che le stesse ricchissime nazioni, prima tra le altre l'Inghilterra che ha tanta abbondanza di carbone e di petrolio, oggi compiono poderosi sforzi per assicurarsi i mercati, anche di questi prodotti idrocarburenti e combustibili, in vista della decrescente produzione del petrolio e del carbone.

In Sicilia, come risulta dalle verifiche fatte fare dallo stesso Governo e dal Ministero, vi è grande abbondanza di questi prodotti minerari che danno una ricchezza rilevante nei giacimenti analoghi della Germania e della Scozia in cui questa industria è per la prima volta nata.

In Scozia, voi ben sapete, che oggi, per la perfezione maggiore dei sistemi per la utilizzazione di scisti minerari, i progressi sono continui e si giunge ad avere ottimo petrolio e benzina.

Gli studi che sono stati fatti e che si trovano riprodotti nelle principali riviste mettono in evidenza tutta l'urgenza, tutta l'importanza e tutta la opportunità di assicurare questo nuovo prodotto.

E non soltanto, onorevole ministro, per una questione economica, ma anche per una questione di difesa nazionale. Infatti lo stesso Ministero della guerra incomincia a preoccuparsene e già esamina come l'Italia sia ricca di materiale e come specie nell'Emi-

lia ed in Sicilia possono essere utilizzati questi combustibili.

Ma, come già accennavo, l'Inghilterra che pure è tanto ricca di carbone e di petrolio sorregge grandemente questa industria mineraria, oltrechè per i vantaggi economici, anche per la possibilità di provvedere alla sua preparazione bellica in modo sempre migliore.

In Inghilterra vi è una società riunita con installazioni tali da poter dare una produzione di 2.900.000 tonnellate di olio, società che è una filiazione della Anglo-Persian Oil.

Ora, in questa società, il Governo inglese partecipa con 5 milioni di azioni ed in risposta ad analoga interrogazione che gli era stata rivolta alla Camera dei comuni, nei primi dello scorso mese, il cancelliere dello scacchiere, dichiarò che era stata richiesta la cessione delle sudette azioni da una società privata al prezzo di una lira sterlina, in più di quello corrente per tutte le azioni in mano al Governo, ma che il Governo rifiutò l'offerta conveniente perchè non sarebbe stato conforme agli interessi nazionali abbandonare quella partecipazione.

Recentemente lo stesso Governo sentì l'opportunità di partecipare ad un nuovo grosso impianto di distillazione capace di distillare 4000 tonnellate di minerale al giorno.

Onorevole ministro, di fronte alle altisonanti affermazioni che tutto deve essere fatto per intensificare l'industria nazionale per la valorizzazione delle nostre forze io ricordo al Governo che questa iniziativa che oggi esiste in Sicilia merita l'appoggio suo e che quest'industria rappresenta grandi sacrifici e grandi sforzi.

E vengo a conclusioni pratiche. Noi abbiamo in bilancio tra le spese straordinarie un capitolo che riguarda appunto la utilizzazione dei combustibili nazionali nell'Italia, un'altro capitolo che riguarda questa utilizzazione nell'Italia centrale e un altro capitolo l'Italia meridionale.

Ma se noi guardiamo questo capitolo come viene ripartito in articoli allora noi vediamo che per l'Italia centrale c'è un articolo speciale che assegna sovvenzioni per impianti e servizi che si riferiscono appunto ai combustibili nazionali, per l'Italia settentrionale e per l'Italia centrale, ma per la meridionale non c'è alcun articolo, forse perchè fino ad oggi ivi non si erano avute manifestazioni della esistenza di questo minerale.

Ora chiedo in modo formale che voglia il Governo disporre che anche il capitolo della

utilizzazione dei combustibili nazionali abbia un articolo speciale in questo senso, pure per quello che riguarda l'Italia meridionale e insulare, perchè esso può essere di incremento prezioso e benefico alla nazione.

Altri punti vi sarebbero riguardanti questo importantissimo bilancio. Una parola sola voglio aggiungere per quel che è la legge sulle trasformazioni agrarie, la quale ha riscosso tanto plauso generale e che forse nella attualità è un po' vacillante, perchè probabilmente verranno delle discussioni particolari su questa legge medesima che ne potranno di molto diminuire la portata. Io mi permetto di osservare che per l'Italia meridionale e per la Sicilia credo che questa legge, così come è formulata, ha il grande vantaggio di poter additare ai vari luoghi, alle varie situazioni speciali, i rimedi che il Governo può in speciale misura apportare, ed io credo che questa legge sulle trasformazioni agrarie sarà veramente una delle agevolazioni che il nuovo Governo apporterà in misura elevatissima ai bisogni e alle possibilità di miglioramento della Sicilia, come del resto Mezzogiorno. Perchè questo avvenga ritengo che potrà avere molta importanza tutto il buon funzionamento di quell'ufficio che voi avete istituito Onorevole Giuriati, nei primi giorni della vostra assunzione al Dicastero dei lavori pubblici, l'ufficio della statistica: questo ufficio si sa che per il Mezzogiorno deve essere il termometro, la visione comprensiva, ed anche dettagliata, di quelle che sono le condizioni di fatto o le possibilità di risorse, di quella soprattutto che è la sorveglianza continua dello sviluppo dei vari lavori.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Sono lieto di annunziarle che il primo bollettino uscirà il 18 aprile.

VASSALLO. Credo che veramente sia un grande merito suo, e noi non possiamo che apprezzarlo altissimamente e rimanere in attesa di questo bollettino perchè, creda, è un piccolo provvedimento, in apparenza, ma è importantissimo, perchè riesce a dare la misura di quello che è il ritmo della vita italiana come si va svolgendo, specialmente nel Sud.

La conclusione è questa che io credo che mediante quell'ufficio si potrà dare una specie di documentazione di quella che è la trasformazione profonda che c'è anche nello spirito, oltrechè nelle volontà della Sicilia, della cui rappresentanza io mi onoro di far parte.

La realtà è questa, che il nuovo Governo e il viaggio di Mussolini hanno scosso quel

torpore, quel senso di sfiducia e di pessimismo che era penetrato anche nelle fibre più riposte della popolazione siciliana durante la lunga serie di anni in cui era stato dato uno spettacolo di confusionismo, di disordine che specialmente accompagnava quello che era il funzionamento in materia dei lavori pubblici e aveva prostrato quasi le aspettative e le buone volontà locali.

Quando si parla di iniziative nell'Italia del sud, non si deve dire che non esistano ma che si deve, piuttosto, completarle. Rilevo che le iniziative vengono sul principio stesso non solo ostacolate, ma molte volte spezzate, frantumate da una infinità di circostanze che a voi, onorevole ministro, non sono ignote, e che voi dovete superare.

Io confesso che, per mio conto personale, fra le varie ragioni che mi hanno imposto di continuare a sorreggere con la modestissima opera mia l'azione del Governo, ho avuto questa visione precisa: che questo Governo, personificato anche nel suo capo, è quello che veramente può rendere un enorme servizio alla nazione cominciando coi fatti a risolvere il problema nazionale del Mezzogiorno, appunto per le ragioni che dicevo in principio non abbiamo la legge del bilancio come legge rigida ma abbiamo soprattutto una possibilità, un'ampiezza di movimento libero ed indipendente del ministro dei lavori pubblici e dell'intero Governo in quella che è l'esecuzione di opere riguardanti l'Italia meridionale.

Non posso non ammettere che questa Sicilia mia, la quale ha compiuto in Tunisia quelle che sono meravigliose affermazioni di attività, mettendo in valore il deserto, che in molti altri paesi compie con la tenacia del lavoro, con la virtù del risparmio, col senso profondo di patriottismo quelle che sono opere veramente meravigliose, non debba compierle nell'Isola medesima specialmente dopo che le difficoltà per l'emigrazione costringono molti a rimanervi, e che altro non domandano che di lavorare e di lavorare produttivamente.

Io dunque senza fare alcuna conclusione che abbia dei voli un po' retorici, che potrebbe essere una specie di folata di entusiasmo, concludo in modo freddo e rigido, con l'affermare la mia fiduciosa aspettativa in quella che sarà l'opera realizzatrice, esecutrice del Governo in questo prossimo esercizio nei confronti del Mezzogiorno, e specialmente della Sicilia, in quella che sarà l'opera vostra personale, superiore a tutte le ingerenze che potessero ostacolare l'esatto

adempimento di quello che è un bene per l'Italia intiera, un dovere speciale verso l'Italia meridionale.

Ed io concludo coll'augurarmi che nel prossimo esercizio preventivo 1926-27, quando si discuterà il nuovo bilancio, e quando si avrà il bilancio consuntivo di quello che è l'esercizio attuale, questo bilancio consuntivo con il bollettino che avete annunziato e che dirà quali lavori si vanno eseguendo, quante spese si vanno effettivamente pagando, questo bilancio consuntivo debba essere la nostra maggiore soddisfazione, il maggior titolo di riconoscenza della Sicilia verso il Governo nazionale, debba essere una prima pietra che rinsaldi e cementi tutto l'edificio nazionale ed una grande soddisfazione per voi perchè dimostrerà che alle parole, ed alle discussioni hanno seguito i fatti ed i fatti onestamente, risolutamente e continuamente compiuti per il bene della Sicilia e dell'Italia intiera. (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PAOLUCCI.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Jung.

JUNG. Onorevoli colleghi. L'amico Vassallo, che mi ha preceduto, ha avuto occasione di intrattenervi della questione della viabilità in Sicilia, che sarà il tema principale del mio discorso. Il senso di dovere che mi spingeva a parlarvene, diventa più imperioso dopo quanto l'egregio relatore sul bilancio dei lavori pubblici scrive nella sua relazione, dove, nello stabilire una graduatoria dell'urgenza delle spese in materia di lavori pubblici, egli mette la costruzione di strade al 5º posto.

Già l'onorevole D'Alessio, molto meglio di quello che io potrei fare, ieri vi ha accennato alla difficoltà, per non dire alla impossibilità, di stabilire una graduatoria di urgenza rispetto ai lavori pubblici da eseguire in Italia. Per potere stabilire una graduatoria di urgenza bisognerebbe prima determinare se esiste un criterio unico da porre a base di questa graduatoria o se non esistano, invece, delle sperequazioni così gravi o delle necessità così differenti, che non vi è possibilità alcuna d'adottare una stessa misura per regioni così profondamente diverse nella loro natura e nel loro grado di sviluppo.

Difatti io sono disposto ad ammettere, in perfetto accordo con l'onorevole relatore, che le bonifiche hanno diritto a tre gradi di precedenza sulla costruzione di nuove strade in regioni che, come la Valle Padana, avevano

già nel 1910 una media considerevolmente superiore ai 1000 metri di strada carreggiabile per ogni chilometro quadrato di superficie. Ma per regioni che, come la Sicilia, avevano nello stesso anno una media di 302 metri di strada carreggiabile per ogni chilometro quadrato di superficie, per regioni in cui la costruzione di strade che traversino enormi estensioni di terreno coltivato o coltivabile, ma inaccessibile se non a piedi o a cavallo, rappresenta il primo passo verso quella bonifica agraria che l'onorevole relatore mette al secondo posto nella graduatoria dei lavori urgenti, per tali regioni è appunto questo secondo posto che io domando senz'altro sia assegnato alla costruzione di nuove strade.

Io convengo che è assai facile parlare in via assoluta dei bisogni della Sicilia in fatto di lavori pubblici, poichè moltissimo avrebbe dovuto essere fatto e moltissimo vi è da fare, e che le difficoltà sorgono invece in rapporto alle possibilità pratiche, poichè si trovano in vivo contrasto necessità di vario genere, di cui conviene fissare il valore relativo rispetto a considerazioni di carattere regionale ed a considerazioni di carattere nazionale.

Io ritengo tuttavia che quali che possano essere le necessità del bilancio e le possibilità pratiche di una immediata soluzione di questi problemi, che, più che interessare, travagliano la mia terra, occorre agitarli dinanzi al Parlamento affinché in tutti si formi la chiara coscienza della gravità ed importanza che essi hanno da un punto di vista prettamente nazionale, e astrazione fatta da qualsiasi considerazione che trovi i suoi moventi in una visione di interessi di carattere meno generale.

Nel maggio scorso il presidente del Consiglio, parlando dalla Torre Pisana in Palermo, diceva ai Siciliani:

« Siete voi e soprattutto voi che dovete porre con tenacia instancabile, con diligenza inflessibile, i problemi della vostra isola, in modo che da problemi regionali appaiano in un dato momento nella loro vera essenza di problemi nazionali ».

E certamente il problema della messa in valore della Sicilia come fonte di ricchezza, e di quella ricchezza esportabile di cui la nazione ha più urgente bisogno, è uno dei principali ai quali la nazione, divenuta cosciente di sè, della sua forza e del suo avvenire, deve trovare la soluzione.

Lo stretto margine della bilancia economica italiana, anche in condizioni di economia florida, è una delle debolezze mag-

giori del nostro Paese in confronto alle altre nazioni europee, che, dotate di maggiori risorse naturali, possono fare assegnamento su disponibilità annue considerevoli con cui provvedere a pagamenti all'estero, utili al loro sviluppo interno o utilizzabili quale base finanziaria alla loro forza di espansione.

Quando si consideri che l'Inghilterra aveva nel 1913 un avanzo della bilancia commerciale, disponibile per investimenti allo estero, di 181 milioni di sterline, pari oggi a 20 miliardi di lire italiane, e che tale disponibilità è stata di 154 milioni di sterline nel 1922, e di 102 milioni di sterline nel 1923, pari rispettivamente a 17 e quasi 12 miliardi di lire italiane; quando si pensi che l'eccesso delle esportazioni sulle importazioni francesi è stato nel 1924 di 1 miliardo e 321 milioni di franchi e che esso rappresenta solo una parte dell'avanzo della bilancia economica della Francia; quando si consideri che tutto il piano Dawes si impernia sulla possibilità di ottenere dalla Germania dei pagamenti all'estero e che, malgrado tutte le riserve fatte alla possibilità di tali trasferimenti, la base dell'annata tipo è stata fissata a due miliardi e mezzo di marchi-oro; quando si confrontino queste cifre con i dati corrispondenti della bilancia economica italiana e si rilevi che essa, negli anni prosperi dell'ante-guerra, presentava un avanzo di 50 milioni di lire in valuta prebellica e che oggi, dopo gli sforzi immani con i quali si è riportato il paese ad un equilibrio finanziario ed economico, l'avanzo effettivo, espresso in oro, è di poco superiore a quello dell'ante-guerra, allora solo si può adeguatamente misurare la portata di quello che per l'Italia di oggi, cosciente delle necessità inderogabili che la sospingono verso il compimento dei suoi destini, è uno dei problemi massimi nel campo economico internazionale.

Occorre infatti che l'Italia si crei la possibilità di concorrere con le altre nazioni più antiche nel disporre di un avanzo economico proporzionale al posto che essa oggi occupa in Europa e nel mondo.

Occorre cioè che in Italia si dia il massimo incremento alla produzione di quanto è esportabile e che si stabilisca chiaramente una graduatoria della importanza rispettiva delle esportazioni, in rapporto alla percentuale di materia prima e di lavoro italiano che è in esse.

In questa graduatoria il primo posto spetta senza dubbio ai prodotti agricoli, ed in fatto di prodotti agricoli le possibilità

della Sicilia possono, malgrado tutto, considerarsi quasi vergini.

I prodotti agricoli che la Sicilia ancora produce e quelli che esporta, non rappresentano infatti che una percentuale limitatissima di quanto la Sicilia potrebbe produrre e esportare, ove alla sua messa in valore si fosse proceduto in modo razionale e sistematico.

Io ho sentito dire, in materia di lavori pubblici, che un paese povero come l'Italia deve concentrare i propri sforzi in quelle regioni dove le somme spese possono dare un più alto ed immediato rendimento.

Io domando però a voi, onorevoli colleghi, in base a quale criterio noi giudicheremo di tale rendimento? Prenderemo noi come base di giudizio il benessere e il gettito delle imposte della regione beneficata? O prenderemo piuttosto come giusta misura il vantaggio risultante a tutta l'economia nazionale dalla spesa fatta?

Io affermo che sotto tale rapporto ogni spesa fatta per la messa in valore della Sicilia darà certo un rendimento più alto che non il denaro speso in qualsiasi altra regione d'Italia.

Ogni impresa economica ha bisogno di una prima spesa di impianto e di avviamento. La messa in valore di una regione è una impresa economica come qualsiasi altra, e la spesa di impianto e di avviamento è appunto quella che è intesa a creare quel minimo di condizioni di sviluppo, senza le quali è assolutamente vano di voler fare assegnamento sulle iniziative locali o individuali.

La forza colonizzatrice dell'Inghilterra dipende appunto dall'aver avuto questa concezione e dall'aver sempre saputo, con sicurezza di visione, affrontare in ciascuna delle sue colonie i problemi essenziali della loro messa in valore. Forse il fatto che le prime colonie inglesi furono colonie di privati mercatanti ha servito, meglio che ogni altra cosa, a stabilire quella tradizione che, oggi, è elemento essenziale della forza di espansione dell'Impero britannico.

Ora la Sicilia, paese millenario, non è mai stata oggetto di un sistematico lavoro di organizzazione economica a carattere nazionale.

Altre regioni d'Italia hanno avuto, anche nei periodi più tristi della nostra vita nazionale, Governi che ne hanno curato in modo particolare lo sviluppo economico ed il benessere materiale.

La Sicilia, invece, dopo essere stata per secoli una lontana e sfruttata provincia della Spagna, è stata governata dai Borboni nel periodo in cui nel Lombardo-Veneto gli austriaci, in base ai loro ben noti sistemi di Governo, di cui troviamo anche oggi a Trieste manifeste tracce, si servivano delle larghezze di una illuminata amministrazione come lusinga per cercare di sopire il sentimento nazionale nelle popolazioni ad essi soggette.

CASALINI VINCENZO, *relatore*. No! Il Lombardo-Veneto ha avuto soprattutto la Repubblica veneta.

PACE. Gli uni e l'altra.

JUNG. Ha avuto anche gli austriaci. Se lei è stato a Trieste...

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Trieste non ha mai fatto parte della Repubblica veneta.

JUNG. Io parlo di criteri di amministrazione. Ancora ieri gli austriaci cercavano di addormentare il sentimento nazionale, servendosi, come ho detto, delle larghezze di una illuminata amministrazione. Questo lo sa chiunque sia stato nel Lombardo-Veneto. Mio padre era nato a Milano, quindi se ne ricordava e me lo raccontava.

CASALINI VINCENZO, *relatore*. Perché volete dimenticare come italiana la Repubblica veneta?

JUNG. Non la dimentico affatto, ma, riferendomi ad un determinato periodo di tempo e di sviluppo, accenno a quel fattore che ha dato i risultati che non troviamo in altre regioni d'Italia, perchè in quel momento del loro sviluppo economico quel fattore ad esse è mancato. Non faccio una dissertazione storica; voglio invece dimostrare, a base di fatti, che la sperequazione che oggi esiste dipende non da incapacità o da insufficienza, non da indolenza del Meridione, ma dipende dal fatto che, in un determinato momento dello sviluppo nazionale, i fattori che hanno agito sulle varie parti d'Italia sono stati differenti, e proprio per questo io insisto su questo punto.

Le prime spese di impianto per una organizzazione razionale del Paese ai suoi fini economici più immediati furono fatte in Piemonte sotto le direttive di un uomo come Camillo Benso di Cavour, furono fatte dagli austriaci nel Lombardo-Veneto e dagli Arciduchi di Toscana nell'Italia centrale. Ma nessuna idea direttrice e nessuna pratica attuazione di un programma similare noi troviamo nella Italia meridionale, e tanto meno nella Sicilia.

Quando Garibaldi sbarcò a Marsala non un metro di rotaie ferroviarie era stato posato sul suolo siciliano, non un metro di canale era stato scavato per regolarne ed utilizzarne le acque.

Voci. Napoli ha avuto la prima ferrovia d'Italia.

D'ALESSIO FRANCESCO. Ma rimase anche l'unica!

JUNG. L'Italia, compiuta la sua unità, e assillata dai suoi problemi di vita immediata, ha sempre dimenticato questo enorme arretrato e non si è mai accinta a purgarlo. Tuttavia io affermo che, astrazione fatta da quanto io ho già detto riguardo alle produzioni più economicamente utili ai fini nazionali, nessun raffronto di rendimento economico tra le varie regioni d'Italia può equamente farsi, se non tenendo giusto conto di questa sperequazione di partenza.

È per questo che, quando si discuteva giorni fa della spesa per la direttissima Firenze-Bologna e che l'amico Marchi, a quelli di noi deputati siciliani e meridionali che facevano presenti gli urgenti bisogni delle nostre regioni, rispondeva che tali bisogni hanno trovato sempre l'appoggio della Deputazione dell'Italia centrale, io replicavo: che non di appoggio noi avevamo bisogno; ma del pieno riconoscimento di un effettivo ed esplicito diritto di precedenza che ci permetta di portare la nostra regione a quelle condizioni di sviluppo che non sono solo ragione di vita per esse; ma sono ragioni di prosperità, di dignità, e di forza per l'Italia tutta.

La messa in valore della Sicilia, per quanto riguarda la sua produzione agricola, non è infatti possibile se non si affrontano decisamente i problemi della viabilità.

Io voglio per brevità parlare solo di questo lato materiale della questione e non considerarne il lato sociale e politico, nè il lato profondamente umano.

In base a considerazioni di ordine esclusivamente materiale, è un controsenso pensare a culture estensive, all'impiego di macchine agrarie, a miglioramenti complessi di metodi di coltivazione, a diffusione di costruzioni coloniche, quando la massima parte del territorio della Sicilia, suscettibile di una più intensa utilizzazione agricola, è inaccessibile se non a piedi o a cavallo.

Finchè le condizioni rimarranno tali, le sole coltivazioni praticamente attuabili in Sicilia, all'infuori della zona litoranea, continueranno ad essere i cereali a cultura estensiva e quei prodotti che come le carube, le mandorle e le nocciole, per la loro

rusticità, consentono che le operazioni di raccolta e di trasporto si svolgano in condizioni di viabilità così arretrate come quelle che sussistono tuttora da noi.

Infatti, vi siete mai chiesti perchè la frutticoltura non è più sviluppata in Sicilia, dove prospera così estesamente il mandorlo, che, di tutti gli alberi da frutta, è quello che fiorisce per il primo?

La risposta è ben facile.

Le frutta che non siano a guscio duro non possono trasportarsi a dorso di mulo per decine di chilometri senza deteriorarsi al punto da non poter più essere oggetto di traffico e spesso da non poter neanche formare oggetto di utilizzazioni industriali convenienti.

Sapete voi che esistono nell'interno della Sicilia degli aranceti il cui frutto non viene mai esportato; ma viene invece utilizzato industrialmente sul posto per produrne, con bassissimo rendimento, dei derivati, e ciò perchè il trasporto delle arance, fino alla più prossima stazione ferroviaria, costerebbe tanto da rendere antieconomica, su qualsiasi mercato, la vendita dei frutti stessi?

Sapete voi che in molti latifondi il concime artificiale non viene utilizzato perchè la spesa di trasporto equivale alla spesa della materia prima, posta alla più prossima stazione ferroviaria?

Come ho avuto occasione di esporre ai due ministri dei lavori pubblici non siciliani, che sono succeduti all'onorevole Carnazza, in provincia di Palermo il territorio compreso tra i paesi di Campofelice di Fitalia, Lercara Friddi, Prizzi, Corleone e Ficuzza ha una estensione di più che 400 chilometri quadrati e non è traversato da una sola strada carreggiabile?

Solo il decreto-legge del 2 dicembre 1923 prevede di tagliare a mezzo questa enorme estensione di terra produttiva con la strada Campofelice di Fitalia-Prizzi, ma la sua attuazione è ancora di là da venire.

Vorrei esimermi dal fare dei raffronti precisi tra la situazione delle varie regioni d'Italia in fatto di viabilità, perchè non vorrei che in tali raffronti qualcuno potesse ritenere di scorgere un malinteso spirito regionalista, non rendendosi conto della profondità del sentimento di solidarietà nazionale che anima ogni mio pensiero e ogni mia azione. Però, come già dissi, occorre che la coscienza della importanza assoluta del problema dei lavori pubblici e della viabilità in Sicilia si formi in tutti, perchè questo problema possa essere affrontato col coraggio e

la decisione necessaria a risolverlo, ed è a questo fine soltanto che io vi indicherò delle cifre.

Debbo prenderle dalla relazione sulla viabilità ordinaria pubblicata nel 1912 e riferirmi al 1910, perchè mancano dati più recenti raccolti in forma riassuntiva e facilmente comparabili.

Ritengo però che, dato il periodo eccezionale da noi attraversato negli ultimi dieci anni, e tenuto conto della attuazione limitatissima che hanno avuto in Sicilia anche le leggi speciali che si sono fatte dal 1910 ad oggi, i dati che io vi darò possono considerarsi ancora come sufficientemente indicativi dello stato reale delle cose.

La Sicilia ha come coefficiente medio di viabilità 302 metri di strade per ogni chilometro quadrato di superficie, il Piemonte ne ha 620, la Lombardia 798, il Veneto 766, l'Emilia 875.

La Sicilia, in rapporto alla popolazione, ha 2024 metri di strada per ogni 1000 abitanti, il Piemonte ne ha 5190, la Lombardia 3731, il Veneto 5033, e l'Emilia 6632.

Ma la sperequazione si accentua quando si considerino le singole provincie: Bergamo, Como, Verona, sono almeno altrettanto montuose, e popolate circa la metà, di quanto non sia la provincia di Palermo; ebbene: la lunghezza delle strade in rapporto ad ogni chilometro quadrato di superficie è di 809 metri per Bergamo 920, per Como, 992 per Verona, ed è di 241 per Palermo, di 228 per Caltanissetta, di 242 per Girgenti.

Non dissimile è il raffronto in base ai dati relativi alla lunghezza delle strade per per ogni 1000 abitanti.

Questi dati indicano quale era lo stato di fatto al 1910, ma come poco si fosse pensato a migliorarlo è dimostrato all'evidenza da una tabella annessa alla relazione di cui già vi ho parlato e che riguarda l'applicazione della legge del 1903, relativamente alle strade di accesso alle stazioni.

Dalla relazione anzidetta si rileva che fino al 30 giugno 1911 i sussidi concessi in base agli articoli 1 e 10 della detta legge del 1903 riguardavano 154 concessioni per 447 chilometri e 13 milioni di spesa per il Piemonte, 99 concessioni per 333 chilometri e 11 milioni e mezzo di spesa per la Lombardia, 22 concessioni per 107 chilometri e 3 milioni e 200 mila lire di spesa per l'Emilia e la Romagna, 6 concessioni per 12 chilometri e 476 mila lire di spesa per la Sicilia. (*Com-
menti*).

Io volevo limitare a questi i miei raffronti tra le varie regioni d'Italia, ma la relazione presentata dall'onorevole relatore della Giunta del bilancio mi obbliga a rilevare come lo specchietto, a pagina 30 della relazione, relativo alla spesa sostenuta dallo Stato per la bonifica delle zone palustri dal 1861 al 1921 si presta a delle illazioni che non prospettano la distribuzione territoriale della spesa, in modo corrispondente all'onere reale che grava sullo Stato per le opere di bonifica.

Infatti le cifre indicate sono esatte in sè, ma non sono comparabili, perchè non si riferiscono a spese omogenee.

Esse non stanno a significare il costo per lo Stato delle opere eseguite, perchè riguardano promiscuamente erogazioni effettuate per lavori a cura diretta dello Stato e per lavori in concessione.

Mentre per i primi i pagamenti hanno luogo a misura dell'avanzamento delle opere, e pertanto vi è corrispondenza tra pagamenti e costo, per le opere in concessione, invece, tale corrispondenza non sussiste, poichè i crediti per i lavori eseguiti dai concessionari vengono, quanto al pagamento, diluiti nel tempo col sistema delle annualità.

L'onere effettivo già assunto ed iscritto sia nel bilancio presente che nei successivi bilanci per opere di bonifica, si distribuisce di fatto non come indicato nelle specchietto della relazione, ma bensì nel modo seguente:

Italia settentrionale (Lombardia, Veneto, Emilia), lire 1,127,008,637.11;

Italia centrale (Toscana, Umbria, Lazio), lire 282,508,445.71;

Italia meridionale (Abruzzo, Campania, Puglie, Basilicata, Molise, Calabria), lire 330,541,216.22;

Sicilia, lire 30,167,027.03;

Sardegna, lire 156,457,344.90.

Si tratta in complesso di un onere di lire 1,926,670.97, e di esso la somma imputabile alla Sicilia è di lire 30,167,027.03.

CARNAZZA GABRIELLO. L'uno e mezzo per cento.

JUNG. Perfettamente. Risultati analoghi, del resto, riguardo alla ripartizione effettiva della spesa, potevano desumersi dall'allegato 8 alla relazione della Giunta del bilancio, dal quale risulta che al 30 giugno 1923 le bonifiche in concessione e in corso di esecuzione comprendevano un totale di 733,833 ettari, per un ammontare complessivo di spesa di lire 1,421,988,319.40.

L'Italia settentrionale (Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia) partecipa per l'85

per cento alla superficie e per l'81 per cento alla spesa.

Io non faccio recriminazioni e ritengo che sia profondamente riprovevole qualsiasi azione intesa ad esasperare lo spirito regionalista e a menomare in qualsiasi modo il fervido sentimento di devota solidarietà che deve unire tutti gli italiani, ma appunto per questo, onorevoli colleghi, occorre che i problemi si guardino in faccia per quel che sono e che tutti, anche coloro per i quali la soluzione implica delle rinunzie, siano pronti effettivamente, decisamente, a volerne la soluzione.

Il problema della viabilità in Sicilia non è di piccola mole.

Astrazione fatta dal programma che con così perseverante fermezza volle attuare l'onorevole Carnazza durante la sua permanenza al Ministero dei lavori pubblici, programma che per la sua effettiva soluzione richiederà degli altri fondi, oltre quelli che per esso sono già stanziati, una rete stradale di base sulla quale possano innestarsi quelle diramazioni di minore importanza o capillari, di cui tanto si parla oggi, richiede una cifra che, oggi, si aggirerebbe tra gli 800 milioni e il miliardo.

CARNAZZA GABRIELLO. Facciamo intanto questo.

JUNG. Io non mi oppongo; debbo però porre il problema nel suo complesso.

Uno studio approssimativo, fatto per la provincia di Palermo, porta che per questa sola provincia tale rete di base, che dovrebbe aggiungersi e non sostituirsi alle strade già approvate o da approvare in forza delle precedenti leggi, dovrebbe avere uno sviluppo di 370 chilometri circa.

Io so che le risorse odierne di bilancio e anche i 15 miliardi, di cui tanto si è parlato, non possono permettere di affrontare oggi in pieno questo problema. So però che il problema è e rimane urgente nell'interesse precipuo della produzione e della vita nazionale; oltre che nell'interesse altissimo economico, sociale, politico ed umano della regione che io rappresento.

Lo scopo del mio discorso è appunto questo: di prospettare questo aspetto nazionale del problema della viabilità in Sicilia, ed è anche un'altro, quello cioè di evitare che si creino nuove illusioni, le quali, col non realizzarsi, deprimono lo spirito e rendono anche più difficile la effettiva soluzione di ogni problema.

Io ho sentito infatti parlare molto di strade vicinali, poderali e di ogni altra forma

di strade la cui costruzione dovrebbe andare a carico dei proprietari dei fondi beneficiati, e che dovrebbero costituire quella rete capillare di viabilità, senza la quale i grossi tronchi perdono gran parte della loro funzione.

Io convengo che anche queste strade rientrano nel problema generale della viabilità in Sicilia; ritengo però che ogni disposizione al riguardo e ogni eventuale aiuto del Governo come integrazione delle iniziative locali non servirà se non in misura molto limitata, fino a che non sia costituita quella rete di base di grosse arterie di comunicazione, sulle quali le diramazioni capillari possono utilmente innestarsi.

Ritenete voi infatti che dei proprietari frontisti potranno mai essere in grado di affrontare il problema di costruzioni di strade che abbiano uno sviluppo di 10 a 20 chilometri?

Io non lo credo; e considero quindi che la costituzione di consorzi e la integrazione delle loro risorse con assegnazioni statali potrà utilmente servire in alcune zone dove i grossi tronchi stradali già esistono; ma non contribuirà affatto a migliorare le condizioni di quei vasti territori, la cui messa in valore dipende dalla effettuazione di quelle prime spese di impianto di cui io vi ho così insistentemente parlato.

Io penso quindi che il problema della viabilità in Sicilia deve essere considerato in modo integrale; e se sarà opportuno curare le diramazioni capillari, non conviene dimenticare la impostazione della parte basilare del problema stesso, cioè la costruzione di quelle arterie principali che le altre regioni possiedono da innumerevoli decenni e da secoli, come proprio patrimonio economico, e che in Sicilia non sono mai esistite.

E un altro scopo aveva ancora il mio dire, ed era quello di cercare di convincere Governo e colleghi, a qualunque regione d'Italia essi appartengano, che le prime e precipue risorse di bilancio che potranno essere assegnate a incremento dei fattori essenziali della produzione economica italiana e che non saranno invece indispensabili al riassetto finanziario e monetario della Nazione, alla difesa della Patria, debbono, nell'interesse di tutti gli italiani, nell'interesse dell'avvenire e della potenza del nostro Paese, essere destinati alla soluzione del problema della viabilità della Sicilia.

Però, dopo letta la relazione dell'onorevole Casalini, io credo di poter affermare che

i fondi per una parziale soluzione provvisoria esistono già nel bilancio consolidato dei lavori pubblici.

Abbiamo visto, da quanto io sopra vi ho prospettato che l'onere dello Stato per bonifiche nell'Italia settentrionale era, al 30 giugno 1924, 1,127,008,637.11 contro 30,167,027.03 spesi per la Sicilia.

Dalla ripartizione della spesa dei 15 miliardi, e dallo scambio di lettere tra l'onorevole relatore e l'onorevole ministro delle finanze, risulta che il limite di impegno delle annualità per concessioni, escluse quelle per strade ferrate, è stabilito in lire 7,500,000 per ciascuno degli esercizi finanziari 1924-25 e 1925-26 e che l'onorevole ministro assume come possibile che eguale stanziamento venga fatto anche per gli anni successivi del dodicennio.

Nel dodicennio vi sarà, in base a tale impostazione in bilancio, una erogazione effettiva di 585 milioni di lire e l'erogazione totale nel trentennio di durata delle concessioni sarà di lire 2,700,000,000.

L'onorevole relatore sembra non abbia rilevato la importanza di queste cifre, dovuta all'accumularsi delle annualità. Ma anche facendo astrazione dalle cifre della erogazione effettiva, e ricercando invece la somma di capitale attuale rappresentata da tali annualità, noi abbiamo che, in base alle condizioni normali per i finanziamenti per le concessioni, e in base all'abituale periodo trentennale di ammortamento, un incremento di lire 7 milioni e mezzo ad esercizio nel contributo statale per annualità corrisponde ad un impegno annuo per una somma capitale di lire 115 milioni.

Sono quindi nel prossimo dodicennio oneri per un ulteriore capitale di lire 1,380,000,000, che si aggiungeranno ai 1.926 milioni, già spesi e impegnati dallo Stato per bonifiche, e che andranno anch'essi per la maggior parte erogati nell'Italia settentrionale.

Io vi domando se, in queste condizioni, la Sicilia non abbia il diritto di richiedere che nella distribuzione delle somme per spese di lavori pubblici, si tenga conto che le costruzioni stradali possono bensì rappresentare un complemento delle bonifiche nelle regioni dove è già alto il coefficiente di viabilità e dove per le bonifiche stesse si sono già spesi miliardi, ma che esse rappresentano invece il primo passo verso la bonifica agraria in quelle regioni in cui nessuna bonifica agraria è stata possibile finora per la mancanza di quel requisito primo di ogni intensificazione di coltivazione: la accessibilità.

Io ho rilevato inoltre dalla lettera dell'onorevole ministro, riportata nella relazione, che nella ripartizione dei 15 miliardi vennero assegnati, per bonifiche da eseguire senza ricorrere al pagamento dei lavori mediante annualità, in complesso lire 709,000,000 e che, di questi, 236 milioni sono assegnati all'Italia meridionale e alla Sicilia.

Le cifre che vi ho sopra esposte hanno una loro eloquenza propria, che io lascio a voi di apprezzare. Esse mi impegnano tuttavia a indicare, quale parziale possibile soluzione del finanziamento per la costruzione di nuove strade in Sicilia, una migliore ripartizione dei 709,000,000 surricordati, ed una eventuale imputazione a lavori di bonifica e di strade in Sicilia di una somma corrispondente alla capitalizzazione di una congrua parte di quelle annualità che non potrebbero continuare ad essere attribuite solo alle regioni settentrionali d'Italia, senza perpetuare e aggravare uno stato di sperequazione profondamente dannoso, non solo alla regione più direttamente colpita, ma alla economia, alla vita e all'avvenire di tutta la nazione.

Io volevo esporvi solo dei dati di fatto e delle cifre e vi chieggo scusa, onorevoli colleghi, della passione accorata che posso aver messo nelle mie parole, ma l'amore profondo ha sempre un lato passionale.

Vi assicuro però che la passione non vela la serenità del mio giudizio; e se essa è prova della intensità del sentimento che mi anima, essa non può tuttavia diminuire agli occhi vostri la forza e l'obiettività delle considerazioni, nè la precisione delle cifre che io vi ho esposte.

In base ad esse soltanto io vi domando di esaminare nella vostra coscienza la grave questione di cui io vi ho intrattenuto: in base ad esse riuniamo i nostri sforzi per trovarne la soluzione, degna di quello spirito di solidarietà nazionale che la guerra ha cementato nel sangue dei nostri 600 mila morti. (*Applausi — Congratulazioni*).

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

La seduta termina alle 12.25.

Il Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

AVV. CARLO FINZI.

