

LXXIX.

2ª TORNATA DI MERCOLEDÌ 1º APRILE 1925

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CASERTANO.

INDICE.

	Pag.
Per il Congresso internazionale di geografia al Cairo:	
MESSEDAGLIA	3249
GIURIATI, <i>ministro</i>	3250
Congedi	3250
In morte di Armando Spadini:	
CIARLANTINI.	3258
GIURIATI, <i>ministro</i>	3259
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1925-26:	
ARNONI	3250
CAPRINO.	3259
GIURIATI, <i>ministro</i>	3263
CASALINI VINCENZO, <i>relatore</i>	3269
D'ALESSIO FRANCESCO (<i>fatto personale</i>)	3278
Ordini del giorno:	
DE MARSICO	3282
LANTINI.	3285
MAJORANA.	3287
MILANI GIOVANNI	3287
VICINI.	3288
MARCHI GIOVANNI	3289
BARBIELLINI-AMIDEI.	3289
SPEZZOTTI, <i>sottosegretario di Stato</i>	3291
Relazione (Presentazione):	
LEONARDI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 ottobre 1924, n. 1621: « Disposizioni eccezionali sulla sospensione degli sfratti dalle abitazioni »	3299

Per il Congresso internazionale di geografia.

MESSEDAGLIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MESSEDAGLIA. Onorevoli colleghi, consentite che io ricordi alla Camera un avvenimento, che ha grande importanza per il mondo scientifico e onora particolarmente l'Italia. Al Cairo, alla presenza di Sua Maestà il Re d'Egitto, si inaugura oggi il Congresso internazionale di geografia, sotto la presidenza di un nostro eminente collega, l'onorevole generale Nicola Vacchelli, presidente del Comitato geografico nazionale, direttore dell'Istituto geografico militare, e degno successore del principe Rolando Bonaparte, il compianto capo dell'Unione geografica internazionale: organizzazione ufficiale, a cui aderiscono ben quattordici nazioni.

Questo del Cairo, senza uscire dalla serie di congressi organizzati in passato, sin dal 1871, specialmente dalle benemerite società geografiche, rappresenta nello stesso tempo il primo della serie di congressi, che l'Unione geografica internazionale verrà via via riunendo; e la sua, ripeto, grande importanza deriva non soltanto dalla terra famosa in cui si tiene, tutt'ora fulgida della luce dei sommi cosmografi dell'antichità, Eratostene e Tolomeo, ma altresì dal fatto, che esso è il primo del periodo, che segue la guerra mondiale. Al congresso, che onora, dicevo, l'Italia, prendono parte, con i rappresentanti della nostra insigne Reale Società geografica, presieduta tanto meritatamente dall'onorevole Federzoni, e di illustri accademie, i migliori nostri geografi, dal Marinelli al Dainelli, dall'Almagià al Mori.

La seduta comincia alle 15.

MADIA, *segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana precedente. (*È approvato*).

La partecipazione italiana, in altre parole, si verifica con interesse adeguato agli antichi e saldi vincoli di affetto, che legano il nostro paese alla meravigliosa terra dei Faraoni.

E nobile testimonianza dei suoi studi offrirà l'Italia, nella metropoli egiziana, ai dotti del mondo; e basti citare, ad esempio, onorevoli colleghi, il rilievo dell'isola di Rodi, che verrà presentato dall'Istituto geografico militare, e la pregevolissima pubblicazione, promossa dal Comitato geografico nazionale italiano, sull'opera degli italiani per la conoscenza dell'Egitto e per il suo risorgimento civile ed economico.

Con l'augurio, che vorrei corrispondente a certezza, che l'odierno congresso contribuisca ad una più equa valutazione della attività italiana in Egitto, e giovi a saldare ancor più strettamente i vincoli di amicizia fra i due paesi, un tempo tanto legati fra loro da reciproci interessi e da correnti di simpatia, ho l'onore di proporre alla Camera, che all'onorevole collega Vacchelli sia inviato un saluto: che suoni anche saluto al congresso da parte dell'Italia rinnovata, affermate, nel nome della sua superba tradizione, che scienza è potenza. (*Applausi*).

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli colleghi, molto opportunamente l'onorevole Messedaglia ha ricordato qui l'avvenimento scientifico che si svolge oggi al Cairo.

Il Governo, per le ragioni con tanta eloquenza espresse dal collega onorevole Messedaglia, si associa al suo augurio e alla sua proposta. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Metto a partito la proposta dell'onorevole Messedaglia, che la Presidenza sarà orgogliosa di eseguire.

(*È approvata*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli: Miliani G. Battista, di giorni 2; Muscatello, di 4; Palmisano, di 4; per motivi di salute, gli onorevoli: Morelli Giuseppe, di giorni 10; Cerri, di 8.

(*Sono concessi*).

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Arnoni, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera confida che il Governo, nell'affrontare e risolvere in pieno il problema del Mezzogiorno, che è problema nazionale, voglia, in rapporto alla viabilità, completarvi specialmente la rete delle ferrovie calabro-lucane, senza alcuna esclusione o riserva, e comprendendo nel primo programma dei lavori da eseguire il completamento della ferrovia Cosenza-Cotrone per la Sila ».

ARNONI. Onorevoli colleghi: in tutte le discussioni dei bilanci, specie di quelli del Dicastero dei lavori pubblici, anche se hanno luogo a distanza di pochi mesi l'una dall'altra, non si può a meno dai deputati meridionali di ricordare al Governo il problema del Mezzogiorno: problema di grave entità politica ed economica, che è oramai penetrato nella coscienza di tutto il paese e ritenuto come problema di alto interesse nazionale. In questi sensi furono pronunziati in seno a quest'Assemblea, ed in ogni tempo, poderosi ed appassionati discorsi dai più eminenti parlamentari; ed anche nella presente discussione gli onorevoli colleghi, che mi hanno preceduto, hanno ancora una volta illustrato questo argomento, non più discutibile.

Onde io, modesto rappresentante della regione calabro-lucana, non saprei dire di più e di meglio.

Dico soltanto che il problema, pur avendo formato oggetto di annosi, continui ed alti dibattiti, non è stato in realtà mai affrontato per essere risolto da tutti i Governi che si sono succeduti al potere, come pur sarebbe stato necessario e doveroso di fare. E però anche oggi il nostro Mezzogiorno è costretto a vivere nella più asfissiante angustia materiale e morale; anche oggi, e per crudeltà del destino e per incuria dei Governi passati, le provincie del Mezzogiorno, che forse un tempo erano ricche e prospere, sono diventate le più povere e le più ammisericite d'Italia. Amaro ed ingrato confronto!

Ma io non desidero, certo, oggi di accentuare queste dolorose note; è mio desiderio soltanto di ricordare queste cose per dire che devono una buona volta scomparire tutte le disparità civili ed economiche, già documentate con cifre eloquenti dai colleghi che mi hanno preceduto, tra le varie regioni d'Italia, ove tutti, con eguali doveri e con eguali diritti, dobbiamo essere posti in grado di poter vivere e produrre, per l'avvenire, per la prosperità e per la grandezza di tutta la Nazione.

La soluzione del problema meridionale dovrà essere, e sarà, uno dei meriti precipui del Governo nazionale fascista, il quale ha già dimostrato con i fatti di venire realmente incontro ai nostri secolari bisogni, a differenza di tutti i Governi precedenti che furono verso di noi ingrati ed ingiusti. Eppure tutte le nostre tristi condizioni di vita, tutte le nostre sventure sembrò che incontrassero in ogni tempo presso i cennati Governi e presso quest'Assemblea larghissima eco di simpatia!

Rendiamo, adunque, fin da ora i doverosi ringraziamenti al Governo nazionale dell'onorevole Mussolini per il manifestato e reale proposito di redimere il Mezzogiorno dallo stato di abbandono in cui esso si trova, di accingersi a quest'ardua fatica, a questa grande ed onesta opera di giustizia riparatrice.

Ma, hanno già detto gli oppositori inconsolabili del Governo nazionale, sono decorsi più di due anni e nulla di concreto il Governo fascista ha fatto pel Mezzogiorno, deludendone pur esso e miseramente le aspettative, disperdendone le speranze. No, onorevoli colleghi: si sono già visti fatti concreti, e molti; e miseri sono questi nuovi patrioti d'Italia, che colgono ogni occasione per tentare volgari ed insane speculazioni ai danni del proprio Paese, all'interno ed all'estero.

Il Governo fascista non poteva certo risolvere in due anni un problema, la cui entità si era venuta aumentando ed accumulando, con crescendo spaventoso, per più di 60 anni. Non poteva esso, come se avesse posseduto la bacchetta magica, eseguire in due anni tutta la mole di lavori pubblici, per i quali occorrono tempo ben maggiore e molti miliardi. Il Governo fascista in questi primi due anni di sua vita poteva soltanto impostare il problema e cominciarne la soluzione; e ciò ha fatto — bisogna onestamente riconoscerlo — malgrado le difficili condizioni del bilancio dello Stato, che noi

tutti non dobbiamo dimenticare, e che l'onorevole ministro De' Stefani è sollecito di ricordarci — qualche volta forse inopportunamente — tutti i giorni, in ogni incontro.

Bisogna, dunque, dargli il tempo necessario al Governo nazionale per affrontare in pieno la soluzione del ponderoso problema; ed io confido che ciò sicuramente avverrà, perchè il fascismo non è demagogismo, ma è azione, è realizzazione, è ricostruzione.

Ciò premesso, voglia consentirmi la Camera pochi minuti d'indulgenza perchè io possa brevemente svolgere il mio pensiero. E dirò che il problema del Mezzogiorno, in rapporto al bilancio del Ministero dei lavori pubblici è vario e complesso: va dalla viabilità ordinaria e ferrata alla bonificazione delle terre; dalla sistemazione dei monti, delle frane, dei fiumi e dei torrenti alla utilizzazione delle acque per uso agricolo ed industriale, dalle opere portuali agli acquedotti potabili e d'irrigazione eccetera; e per la Calabria e la Sicilia comprende anche la ricostruzione degli abitati distrutti o danneggiati dal terremoto.

Altri valorosi onorevoli colleghi hanno già trattato e altri tratteranno i vari lati del complesso problema, che è stato ampiamente esaminato anche dall'onorevole relatore. Onde io, che non sono troppo amante delle ripetizioni, mi propongo di accennare rapidamente ad alcuni particolari argomenti, sui quali mi permetto di richiamare la cortese attenzione del Governo e della Camera, e che si riferiscono alla viabilità, ordinaria e ferrata, alla quale soltanto intendo circoscrivere il mio breve discorso, convinto come sono che per la regione, che ho l'onore di rappresentare, il problema stradale merita di essere risolto fra i primi.

Ed a questo riguardo io debbo dissentire dalla opinione dell'onorevole relatore e dell'onorevole Starace, i quali collocano il problema delle bonifiche al primo piano, con precedenza assoluta su gli altri problemi, dopo la ricostruzione delle zone terremotate. Sono, invece, d'accordo coi colleghi onorevole D'Alessio e Jung e ripeto con loro che la urgenza dei vari problemi va rapportata alle esigenze contingenti delle varie regioni, le quali esigenze sono ben diverse fra una regione e l'altra.

Le bonifiche sono senza dubbio opere urgenti e necessarie in via di massima; ma vi sono regioni, nel Mezzogiorno, ove sono invece più urgenti e più necessari altri lavori pubblici e fra questi le strade.

Per la mia Calabria il problema stradale, a mio avviso, non è secondo a nessun altro e ritengo che dove sono strade ogni altro problema si risolve più agevolmente e l'attività umana può svilupparsi e rendersi feconda. Dove invece non sono strade, c'è stagno; e nello stagno non si può vivere o si vive nell'abbruttimento, nella miseria materiale e morale.

Lo stesso onorevole relatore riconosce, d'altra parte, che il sistema stradale in Calabria ed in Basilicata è il meno progredito di tutta la penisola, onde è degno di speciale considerazione.

La viabilità ordinaria comprende la manutenzione delle strade già costruite e la costruzione di strade nuove.

La manutenzione non può, non deve essere trascurata; ed io non starò e ripetere quanto è stato ampiamente detto circa l'opportunità o meno del noto Regio decreto 15 novembre 1924, n. 2506; soggiungo soltanto — come del resto è stato rilevato anche dall'onorevole relatore — che se quel decreto fu emanato senza prevederne e valutarne le disastrose conseguenze, specie in rapporto alle esauste finanze delle provincie e dei comuni, onde lo stesso onorevole ministro pensa di riformarlo, non comprendo come si possano poi ridurre di ben 12 milioni gli stanziamenti relativi appunto alla manutenzione stradale.

Una tale sensibile riduzione farebbe temere una maggiore deficienza nella manutenzione; e ciò sarebbe di grave pregiudizio per questo visto sopatrimonio nazionale.

Nella mia provincia, onorevole ministro, sono strade, come ad esempio la nazionale 61, ove da tre anni non si provvede alla manutenzione, malgrado le mie sollecitazioni e le mie proteste, e la strada va in rovina, essendo molto battuta e trafficata.

Circa la costruzione di nuove strade in Calabria io posso ritenere sufficienti per ora gli stanziamenti proposti, in relazione al Regio decreto 3 marzo 1924, n. 286, e per la cui esecuzione rapida fu istituito l'ufficio regionale di cui all'altro Regio decreto 28 agosto 1924.

Ma è necessario altresì che si provveda ai fondi occorrenti per ultimare le strade rimaste sospese a seguito della soppressione degli enti autonomi provinciali, che prima funzionavano. Sarebbe, in verità, ben doloroso per le popolazioni interessate se quelle strade dovessero rimanere incomplete. Onde io formulo la raccomandazione e l'augurio

che il Governo vorrà provvedere anche a questa urgente necessità.

Per assicurare poi la reale esecuzione dei lavori io mi permetto di prospettare all'onorevole ministro due modeste, ma pratiche osservazioni. L'una riguarda il funzionamento degli organi esecutivi dell'Amministrazione. È necessario, cioè, che gli uffici del Genio civile, ed in genere tutti gli organi esecutivi siano posti in grado di potere adeguatamente e sufficientemente funzionare in rapporto alle complesse mansioni ad essi demandate; e soprattutto occorre che essi siano adeguati per numero a tale necessità. Ciò per evitare, fra l'altro, come purtroppo è avvenuto in passato, che le somme stanziante nei bilanci non potessero poi venire effettivamente ed utilmente impiegate, nel corso degli esercizi, per mancanza assoluta dei progetti o per altre deficienze degli organi esecutivi.

L'altra osservazione riguarda le modalità e le condizioni di appalto dei lavori; e tende ad evitare liti od altre cause di ritardi nella ultimazione delle opere appaltate. In Calabria, come ritengo in altre regioni, vi sono lavori in corso di esecuzione da ventenni e non sono ancora compiuti, a causa, per lo più, di liti insorte con gli appaltatori, o troppo litighini o troppo aggravati dalle condizioni di appalto, che non consentivano loro di conseguire quell'onesto e giusto utile, che pur dovevano conseguire.

E qui torna opportuno render noto che in alcuni recentissimi appalti in Calabria, i concorrenti, pur di accaparrarsi lavoro, si sono abbandonati ad una gara inconsiderata e dannosa, offrendo riduzioni talmente forti, eccessive, che fanno seriamente dubitare della sollecita e scrupolosa esecuzione delle opere. Si sono, ad esempio, appaltate alcune strade rotabili col ribasso di circa il 30 per cento, cui aggiunta la quota delle spese generali, che a dire dei competenti variano dal 12 al 15 per cento, e si perviene così ad una percentuale complessiva di circa il 45 per cento, oltre naturalmente la quota di utile da rimanere a vantaggio del concessionario. Il che importa che soltanto il 40 per cento circa delle somme previste nei progetti potrà essere speso nella esecuzione dei lavori. Ciò induce a ritenere che o i progetti furono compilati con tale esagerazione nei prezzi da far discutere della capacità dei redattori — e ciò non mi sembra possibile — ovvero i concessionari si propongono il non lodevole scopo di creare fastidi e liti all'Amministrazione durante la esecuzione delle opere, ritar-

dandone l'ultimazione, come si è lamentato per il passato. Per allontanare siffatti dubbi e per evitare dannose sorprese a me pare prudente che l'Amministrazione appaltante debba sempre formare la propria scheda segreta nelle aste, fissando i limiti massimi e minimi, entro i quali debbano essere contenute le aggiudicazioni.

E vengo ora ad occuparmi in special modo del problema che merita, a mio avviso, un più dettagliato esame per motivo contingente: intendo riferirmi al problema delle ferrovie secondarie, delle così dette calabro-lucane, cui ha particolare riferimento il mio ordine del giorno.

L'onorevole relatore, su questo punto, ha esposto in brevi tratti la nuda verità, ed ha dichiarato che il problema ferroviario interno ha attualmente una sola e vera lacuna in tutto il Regno, quella delle due reti calabro-lucane e siciliane, che debbono essere portate a compimento, rinviandosi ad un secondo tempo alcune linee di grande comunicazione interna, utili ma non urgenti; e ha soggiunto che nelle regioni d'Italia meno progredite economicamente e di più tormentata configurazione geofisica, come sono appunto la Calabria e la Basilicata, deve essere compiuto uno sforzo ordinato e risoluto per valorizzarle. Rendo grazie all'onorevole Casalini di questo onesto rilievo di giustizia distributiva. E noi, rappresentanti della regione calabro-lucana, questo sforzo ordinato e risoluto invochiamo appunto dal Governo nazionale, che ce l'ha promesso.

Non è davvero cosa utile rifare qui, oggi, in tutti i suoi dettagli, la lunga e dolorosa storia delle ferrovie secondarie in Calabria ed in Basilicata.

Ma vorrete onorarvi, onorevoli colleghi, di pochi minuti d'indulgenza per fare soltanto un brevissimo accenno a questa nostra dolorosa storia. Ed io farò appello, poi, a quello spirito d'italianità e di giustizia, che deve tutti guidare i rappresentanti politici della nazione, e domanderò loro se il trattamento fatto alla Calabria ed alla Basilicata può paragonarsi a quello fatto alle altre regioni, più fortunate, d'Italia.

Nel primo quarantennio della unità nazionale non solo non fu costruita alcuna ferrovia secondaria in Calabria ed in Basilicata; ma tale materia non formò nemmeno oggetto di leggi dello Stato.

La prima legge, che se ne occupò, fu quella del 4 dicembre 1902, n. 506, con la quale fu autorizzato il Governo a concedere all'industria privata la costruzione di due

solli tronchi: Pietrafitta-Rogliano e Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese. Successivamente venne promulgata la legge pro Basilicata del 31 marzo 1904, n. 140, che contemplò la costruzione di alcuni tronchi in quella provincia; e poi la legge 9 luglio 1905, n. 413, che stabilì la costruzione della linea Cosenza-Cotrone per la Sila, con l'esplicita statuizione che se non fosse stata concessa all'industria privata entro il 31 dicembre 1907, essa si sarebbe dovuta costruire direttamente dallo Stato, tante ne erano l'importanza e la necessità riconosciute fin d'allora dal Governo e dal Parlamento.

Infine, dopo il flagello del terremoto dell'8 settembre 1905, che rese ancora più tristi le condizioni della povera Calabria, venne la legge 25 giugno 1906, n. 255, elargita da quest'Assemblea con cuore fraterno e ricolmo di affetto e di pietà insieme verso quelle popolazioni, così duramente colpite anche dalle forze occulte della natura. Con tale legge fu statuita la costruzione in Calabria di altri quattro tronchi di ferrovie a scartamento ridotto: Gioiosa-Piana di Palmi-Gioia Tauro; Saline di Lungro-ferrovia ionica; Santa Venere-Monteleone-Soverato; Rogliano-Catanzaro.

Ma di tutte le anzidette ferrovie nessuna fu costruita fino al 1910, nel quale anno fu promulgata una nuova legge, quella del 21 luglio n. 580, esclusivamente per rinnovare al Governo l'autorizzazione a concederne la costruzione e l'esercizio alla industria privata. E la dolorosa storia non è ancora finita, perchè in esecuzione di quest'ultima legge fu bensì stipulata, con la Società per le strade ferrate del Mediterraneo, la Convenzione 25 gennaio 1911, approvata col Regio decreto 26 stesso mese ed anno al n. 135, e con la quale fu anche stabilito che pel 31 dicembre 1924 si sarebbero dovuti aprire all'esercizio tutti i 998 chilometri concessi; ma, sopraggiunta la guerra mondiale, i lavori furono sospesi e furono costruiti ed aperti all'esercizio solo alcuni brevi tronchi, rimanendo ancora da costruire i più importanti.

Naturalmente per l'adempimento totale della convenzione stipulata e per la prosecuzione dei lavori sorsero, tra il Governo e la Società, contrasti e nuove trattative, che non sono ancora ultimate; onde ulteriori ritardi ci sono riservati.

Frattanto il Governo, da parte sua — e qui cominciano altre dolenti note, onorevoli colleghi, e lo dico con viva amarezza — ha fatto conoscere che esso è allo studio della

graduatoria delle ferrovie da costruire in un primo periodo, col proposito di rinviare ad un secondo momento la costruzione delle linee meno urgenti.

Orbene, onorevole ministro Giuriati, occorre parlar chiaro a scanso di eventuali responsabilità politiche e di Governo. Le popolazioni, che noi qui rappresentiamo sono davvero esasperate e stanche delle lunghe attese, delle dure vigilie. Io dico, e credo di interpretare al giusto il pensiero dei miei colleghi della deputazione calabro-lucana, che non si debbono studiare nuovi programmi, formare nuove graduatorie; ma si debbono senza altro eseguire le leggi, che attendono da oltre venti anni la loro attuazione. Non solo; ma soggiungo che su tutte le linee rimaste sospese si devono contemporaneamente riprendere e riattivare i lavori, per evitare — è ben facile comprenderlo — che fra le popolazioni della stessa regione si facciano paragoni assai odiosi, si fomentino dannose gelosie, si alimentino, dagli avversari, movimenti antinazionali. Come potrebbe, onorevole Ministro, ciascuno di noi giustificarsi presso le popolazioni, che più gli stanno vicine, se la costruzione o la ultimazione della loro ferrovia venisse rinviata comunque in confronto di altre?

Questo argomento, onorevole Giuriati, è dei più gravi e dei più delicati, e non deve essere disatteso per non rimanere sorpresi dagli eventi.

E, senza troppi sottintesi, io dichiaro e denunzio subito che una delle ferrovie, il cui completamento si vorrebbe sacrificare, sia pure temporaneamente, sarebbe la ferrovia silana, la Cosenza-Cotrone, su la quale io, invece, debbo insistere con maggiore premura, e su la cui importanza ed urgenza io ho bisogno d'importunare la Camera per qualche istante.

Onorevole Ministro, creda pure che è ben giustificata la viva protesta, che io, con tutta la forza dell'animo e con vivo senso di pena e di sconforto, debbo elevare contro qualsiasi proposito o programma, tendente ad escludere la ferrovia silana dal gruppo dei lavori ferroviari da eseguire nel primo periodo.

E la mia protesta avrà senza dubbio larga e profonda eco nelle numerose popolazioni interessate, i cui diritti quesiti io ho il dovere sacrosanto di tutelare e di difendere con la mia modesta parola. E quelle buone, laboriose, patriottiche popolazioni, sempre fedeli, hanno già fatto pervenire a me, come credo anche al Governo, a decine

i loro voti composti, ma esasperati, espressi a mezzo delle loro legittime rappresentanze comunali; ed alcune frasi di essi toccano veramente il cuore, e debbono far peso nell'animo di chi si sente ed è italiano.

Che il temuto proposito esista lo desumo da un documento, il cui contenuto, io mi auguro, ella per primo, onorevole Ministro, vorrà subito smentire. Ed il documento è la risposta data il 9 dicembre ultimo scorso, ad una mia specifica interrogazione, dal Ministero dei lavori pubblici, a mezzo del sottosegretario del tempo, onorevole Scialoja: risposta che non era davvero quella da darmi, e dalla quale ben a ragione sorge il sospetto che l'ultimazione della ferrovia silana si vorrebbe rinviare ancora e forse per sempre.

Ma ciò non deve avvenire, la grande ingiustizia non deve essere compiuta!

Non senza una ragione io volli elencare la varie leggi, che si riferiscono alle ferrovie secondarie in Calabria. Da quell'elenco risulta che le prime ferrovie, che si ritennero necessarie ed urgenti, sono la Lagonegro-Castrovillari, la Cosenza-Rogliano-Catanzaro e la Cosenza-Cotrone per la Sila, autorizzata quest'ultima con la legge 9 luglio 1905.

Tutte le altre secondarie vennero autorizzate con leggi posteriori.

Orbene, se questi sono l'ordine cronologico e la graduatoria risultanti dalle leggi, non deve essere consentito, pel rispetto dovuto ai diritti quesiti e alle stesse popolazioni interessate, che quella graduatoria venga sovvertita o comunque manomessa.

D'altro canto, la precedenza data dalle leggi alla costruzione della ferrovia silana risponde, appunto, ai criteri di utilità e di urgenza, che l'onorevole ministro Giuriati ha più volte dichiarato di voler seguire e adottare.

Difatti essa è la sola ferrovia delle Calabrie, che completerà la comunicazione per terra tra due porti, quello di Paola sul Tirreno e quello di Cotrone sul Jonio, attraversando tutta una vasta e ricca regione. Io non ho bisogno di rendere edotta la Camera — che ebbe già a valutarla ai fini della legge 9 luglio 1905 — della svarziata e grande ricchezza del maestoso altipiano della Sila delle Calabrie, che da più secoli, per questa sua importanza, ha tutta una storia propria ed una imponente legislazione affatto speciale. Ma non posso a meno di dire che questo altipiano è il più vasto d'Italia per estensione, ed il più considerevole per la quantità dei suoi boschi, per la feracità delle sue terre, e per l'abbondanza delle sue acque, da uti-

lizzare nel campo agricolo ed in quello industriale, con notevole vantaggio di tutto il Mezzogiorno.

La Sila ha una estensione di centinaia di migliaia di ettari; vi sono boschi sterminati e tuttora in buona parte vergini di pini, di abeti e di faggi: lo stesso demanio forestale dello Stato ve ne possiede circa 15 mila ettare di assai notevole valore.

Vi sono terreni irrigui e seminativi di una fecondità eccezionale e potrebbero essere adibiti, oltre che ad intensiva coltura di cereali, anche a larghissime coltivazioni di barbabietole da zucchero, di tabacco, di ortaggi e di frutteti di ogni sorta. Vi sono pascoli meravigliosi, che nella stagione estiva sono consumati da centinaia e centinaia di migliaia di capi di bestiame. Tutto l'altipiano, poi, è un sito di ameno soggiorno e potrebbero sorgervi stazioni climatiche e di cura di prim'ordine, che nulla avrebbero da invidiare alle più rinomate e ricercate dimore alpine.

Ebbene, onorevoli colleghi, quest'altipiano, questa fonte inesauribile di ricchezza, questi luoghi incantevoli non sono stati fino ad oggi valorizzati e sfruttati, nè possono esserli, appunto per difetto di celeri ed ampi mezzi di comunicazione, e più precisamente della reclamata ferrovia: la sola che potrà consentire di superare, con lievi disagi e spese, le notevoli distanze di parecchie decine di chilometri, che separano l'altipiano dai numerosi centri abitati che lo circondano — circa 60 comuni — e dalle piazze di commercio e di consumo.

Stamattina il collega onorevole Jung diceva che per trasportare un quintale di arance dall'interno della Sicilia allo scalo ferroviario più prossimo, occorre tanto quanto non costa la stessa merce. Debbo dire, a proposito delle distanze silane, che durante la guerra, per i bisogni dell'esercito e della marina lo Stato dovette ricorrere alle riserve inesauribili delle foreste silane e dovette pagare per il trasporto dalla macchia fino a Cosenza 200 e più lire a metro cubo, mentre se ci fosse stata la ferrovia, l'Erario avrebbe risparmiato decine di milioni. Questa è la situazione delle cose, ed è da rilevare altresì che in mezzo a questo ricco altipiano sta sorgendo un grandioso impianto idro-elettrico, forse il più importante di tutta Italia, atto a produrre da 200 a 250 mila cavalli di forza, che potranno inondare d'energia elettrica tutto il Mezzogiorno.

Questa è, dunque, la regione silana, per la cui valorizzazione fu fin dal 1905 — e fu

anche tardi — ritenuta necessaria la costruzione della ferrovia, di cui ora soltanto, per la prima volta, si vorrebbero disconoscere l'utilità e l'urgenza, con gravissime conseguenze d'indole politica, morale ed economica.

Sì, onorevole ministro, non vi sono motivi plausibili per abbandonare o semplicemente rinviare il completamento della ferrovia silana: tutte le opere iniziate, Ella disse recentemente in quest'Aula, debbono essere portate a compimento, e noi plaudiamo a questo suo lodevole proposito.

L'onorevole sottosegretario di Stato, che riferiva naturalmente il pensiero del Ministero, nel rispondere alla mia interrogazione, fece rilevare che con la costruzione già eseguita, ad un capo della linea, del tronco Pedace-SanPietro in Guarano e con l'altra, che si eseguirà all'altro estremo, del tronco Cotrone-Apriglianello-Petilia Policastro, la maggior parte dei comuni pedesilani saranno allacciati alle rispettive più prossime linee delle ferrovie di Stato. E soggiunse che per il tronco intermedio occorrerà seriamente considerare se, per le difficoltà tecniche che esso offre, e per la eccessiva spesa che richiede, convenga costruirlo o meno. Questa motivazione, onorevole ministro, dimostra che non si è ancora purtroppo compresa e valutata l'importanza reale della ferrovia silana.

Non sono infatti i soli interessi degli abitanti viaggiatori dei comuni, che saranno toccati dalla ferrovia, che occorre tener presenti; ma anche e soprattutto quelli di tutta la regione, la quale dalla valorizzazione e dallo sfruttamento della Sila, si attende — e la speranza non sarà delusa — straordinari vantaggi economici, che da nessun'altra ferrovia potranno derivare. Quando nella Sila sarà completato il grandioso impianto idro-elettrico, cui ho accennato; quando si sarà costruita la ferrovia, li sorgeranno senza dubbio cospicue aziende agricole ed industriali, che saranno di grande vantaggio non soltanto per la Calabria, ma per tutto il Paese. Anche il solo intenso e razionale sfruttamento delle terre e degli sconfinati boschi basterebbe a giustificare a pieno la costruzione del tronco intermedio della ferrovia, del quale l'onorevole ministro non ravvisa l'utilità e l'urgenza, con grave torto.

Ed è da notare che in tutto il Mezzogiorno d'Italia le sole foreste di pini e di abeti che possono esuberantemente servire, come servono in ogni tempo, ai bisogni della difesa nazionale, terrestre marittima, sono quelle della Sila. S'impone, adunque, la costru-

zione di tutta intera la linea e con maggiore urgenza del tronco San Pietro in Guarano-San Giovanni in Fiore, che è quello che attraversa l'altipiano propriamente detto, e quindi il più necessario alla sua valorizzazione immediata. Nè è vero, me lo consenta l'onorevole ministro, che quella costruzione offra grandi difficoltà tecniche. Difficoltà invece non esistono; anzi, quando la ferrovia da San Pietro in Guarano, ove ha già raggiunto la quota di oltre 700 metri, sarà penetrata, dopo un'altra diecina di chilometri, appena, nell'altipiano, tutto il rimanente tratto, che è il più lungo, fino a raggiungere San Giovanni in Fiore, che può chiamarsi l'acropoli silana, e che è il più popoloso comune della provincia, percorrerà terreni pianeggianti, ove i lavori potranno eseguirsi con lievissima spesa e con grandissima facilità e sollecitudine, perchè non occorrono nè gallerie, nè ponti od altre opere murarie d'importanza. Ciò han detto e constatato non pochi tecnici; e, d'altra parte, chi ha l'onore di parlarvi, onorevoli colleghi, e di affermare siffatte verità, che sono alla portata anche di profani in materia, conosce palmo a palmo l'altipiano silano e non teme smentite.

L'opporre, adunque, ora per la prima volta, dopo 20 anni, questo peregrino motivo delle difficoltà tecniche, significa offendere i sentimenti e le necessità di un'intera regione e dello stesso Governo nazionale, che sul problema in esame, assunse un formale e preciso impegno, contenuto nel comunicato ufficiale del 14 dicembre 1923, adottato con l'intervento, oltre che dell'onorevole presidente del Consiglio e dell'onorevole ministro dei lavori pubblici anche dell'onorevole ministro De' Stefani, geloso custode delle finanze dello Stato.

Con quell'impegno, il cui testo ho qui davanti, si assicurò che ai nostri lavori pubblici si sarebbe data sollecita e piena esecuzione; e che tutte le ferrovie secondarie contemplate da leggi anteriori si sarebbero costruite, dando la precedenza assoluta a quelle d'importanza interprovinciale. E la ferrovia silana, è, e deve essere la prima fra queste, perchè unisce non soltanto le terre e le popolazioni di due provincie, ma unisce gli estremi lembi di esse e due porti nei mari opposti: quello di Paola sul Tirreno e quello di Cotrone sull'Ionio.

Ed ho finito di annoiarvi, onorevoli colleghi, con la Sila delle Calabrie, che dovrebbe essere meglio conosciuta per essere apprezzata quanto vale.

Nella Calabria, come nella vicina Basilicata, che sono state senza dubbio le regioni più trascurate del trascurato Mezzogiorno, troppo a lungo è durato il calvario delle loro pene, dei loro dolori, delle ingiustizie di tutti i Governi passati, i quali sembra che abbiano avuto di mira un solo scopo: quello di mettere a dura prova la pazienza ed il patriottismo di quelle eccellenti popolazioni, le quali non furono mai insensibili all'appello della patria.

Per la Calabria e per la Basilicata il problema delle ferrovie secondarie è problema vitale. Esso assume, poi, in questo momento, in cui si devono ripartire i 15 miliardi, una importanza eccezionale ed un aspetto urgente ed ansioso, sia dal lato politico, economico e sociale, sia anche dal lato strategico e militare. Giacchè ben può dirsi, purtroppo, che quelle popolazioni sono private della libera circolazione di tutte le energie, mentre è noto che lo sviluppo agricolo, industriale commerciale dipende soprattutto dal complesso dei traffici, delle facili comunicazioni stradali, ferroviarie, marittime che rappresentano le arterie e le vene pulsanti di ogni organismo. È inutile coltivare i campi con tutti i mezzi moderni, che pure sono costosi, od aumentare il patrimonio arboreo e boschivo, se poi non si hanno i celeri mezzi di comunicazione, che avvicinino i centri di produzione ai centri di consumo con lievi spese, e che ne rendano perciò possibile il massimo sfruttamento. E gli esempi citati stamane dal collega onorevole Jung confermano la mia tesi.

Ma anche dal lato strategico-militare, dicevo, le nostre ferrovie sono necessarie, sia pure a scartamento ridotto, specie se verranno trasformate in elettriche, come sicuramente avverrà, appena completato l'impianto dei laghi silani. Ed invero fra le ferrovie che noi reclamiamo, sono specialmente la Lagonegro-Castrovillari, la Cosenza-Cotrone e la Cosenza-Catanzaro, che sono linee interne, così dette dorsali, e quindi un sicuro mezzo per trasporti e movimenti di truppe, mentre con le attuali due linee litoranee, la tirrena e la jonica, trasporti e dislocamenti di truppe non sono possibili e facili in tempo di guerra, specie contro potenze mediterranee, perchè queste due linee sono tutte scoperte ed esposte ai più semplici e facili attacchi nemici. E, d'altra parte, perchè le nostre regioni, che sono le più esposte e quindi le più vulnerabili da parte del mare, dovrebbero rimanere indifese e allamercè di invasioni nemiche? Quelle nostre terre hanno il diritto di avere le stesse garanzie delle altre regioni del Regno: e tali

garanzie non potranno mai avere fino a quando non sarà costruita tutta la rete ferroviaria, che è contemplata nelle leggi che ho ricordato.

Vi sono bisogni elementari di vita civile, che è indispensabile e doveroso soddisfare subito, anche se vengano a costare molto, perchè, a mio avviso, non si debbono in simili casi applicare le norme di rigida finanza, del rapporto, cioè, contabile, materiale tra spese e profitti. Come si deve dare l'acqua potabile, la scuola a quei comuni, che non le hanno, così bisogna dare le strade, le facili comunicazioni a quelle regioni, che ne sono prive. Si tratta di mettere in valore quelle terre; si tratta di mettere anche quei cittadini italiani, che pur sono ansiosi di respirare e di agire, in condizioni di potere muoversi, di potere lavorare e produrre col massimo rendimento, di potere partecipare alla lotta di concorrenza per lo smercio della propria produzione. E ciò torna vantaggioso anche alla economia generale del paese, la quale non è che la somma di quelle singole.

Con soddisfazione dell'anima io ho appreso che è necessario ampliare molte stazioni ferroviarie del Regno, per commisurarle alla entità dei traffici, e che è urgente costruire stazioni nuove, come quella di Milano, per la quale lo Stato ha già assunto impegni per 260 milioni.

Ho ascoltato, giorni or sono, in quest'aula, e con vivo compiacimento, le parole degli onorevoli colleghi Canovai e Manaresi su la utilità della direttissima Bologna-Firenze, che dovrà, essi dissero, essere seguita e coordinata con altre direttissime a doppio binario in quelle regioni; ed abbiamo tutti approvato con spirito di solidarietà patriottica, la conversione in legge dei due Regi decreti 31 dicembre 1923 e 28 agosto 1924, che assegnarono altri 200 milioni per quella direttissima.

Ho successivamente applaudito, e con gioia ai discorsi degli onorevoli colleghi Teruzzi Pace, Messedaglia e Pedrazzi e dell'onorevole Ministro Di Scalea sul bilancio delle colonie; ed ho appreso con alto senso d'italianità come sia nel programma del Governo nazionale di ampliare nei nostri possedimenti di oltre mare la rete delle strade ordinarie e delle ferrovie: anche le nostre colonie, è vero, debbono essere utilizzate al massimo grado.

Ma, onorevoli colleghi, consentitemi di dire che se ho sentito amor di patria, soddisfazione e godimento nell'apprendere il continuo magnifico progresso, cui sono pervenute le altre regioni d'Italia, alle quali si sono profusi tutti gli aiuti e le cure dei governi d'Italia,

sono preso da grande dolore e da grande sconforto pensando allo stato di abbandono, in cui si è lasciato il nostro Mezzogiorno per oltre 60 anni di unità nazionale; pensando alle miserie e alle angustie della mia Calabria, cui fanno difetto le più necessarie e indispensabili condizioni di vita e di progresso e, soprattutto, adeguati mezzi di comunicazione, cui soltanto lo Stato può e deve provvedere, come sua fondamentale funzione.

E consentitemi di aggiungere che se nel settentrione o altrove si costruiscono, e si debbono costruire, nuove stazioni, nuove direttissime e celerissime a doppio binario; se nelle Colonie si costruiscono, e si debbono pur costruire, nuove strade e nuove ferrovie, si riconosca la stessa necessità pel nostro Mezzogiorno, costruendovi, in luogo di direttissime, quelle modeste e poche ferrovie a scartamento ridotto, che deliberate da leggi dello Stato da ventenni e ventenni, attendono ancora il loro inizio od il loro completamento.

Se è necessario, se è utile, se è politico colonizzare e valorizzare qualche diecina di migliaia di ettari di terreni nei deserti africani, si riconosca più necessario, più vantaggioso, più politico, bonificare, colonizzare e valorizzare le centinaia di migliaia di ettare delle nostre terre magnifiche della madre patria, le 300 mila ettare del nostro incantevole altipiano silano.

E, come per le direttissime del nord, onorevole ministro dei lavori pubblici ed onorevole ministro delle finanze, non si sono opposte, nè si oppongono difficoltà tecniche e meno ancora difficoltà di bilancio, non si vengano, per carità di patria, tali difficoltà a prospettare, come spettri paurosi, soltanto per le nostre piccole ferrovie, per la soddisfazione di nostri secolari e sempre urgenti elementari bisogni.

Questo è quello, che dai deputati del mezzogiorno, e da lunga serie di anni, si sta dicendo e si sta invocando, in tutti i toni, qui dentro e fuori di qui; questo ripeto anche io oggi, con modeste e povere parole, ma con animo addolorato, perchè pur troppo la nostra voce è rimasta finora come clamante nel deserto e le nostre popolazioni sono ben a ragione sconfortate, esasperate!

Si raccolga una buona volta, oggi, questa nostra voce accorata, con quello spirito di fraterna solidarietà e di patriottismo, che deve tutti unire quanti siamo rappresentanti d'Italia, e si soddisfino, con qualunque espediente finanziario, i bisogni della Calabria e della Basilicata, come di tutte le regioni del Mezzogiorno, che sono costrette ancora a vivere

nell'isolamento, fra molti stenti e disagi. Si costruiscano le nostre strade, onorevole ministro, e senza pericolose esclusioni o ulteriori dilazioni, si bonifichino le nostre terre invase dalle acque od infestate dalla paludi e dalla malaria, si facciano le opere portuali più necessarie, si diano alle nostre popolazioni acqua potabile ed aria salubre, si faccia — in una parola — da noi tutto quello che si è fatto, da tempo, nelle altre regioni d'Italia, durante il lungo periodo in cui noi fummo obliati da Dio e dagli uomini di Governo. E quando tutto ciò sarà compiuto, assicuro e garantisco che le genti calabro-lucane, al pari di quelle di tutto il patriottico Mezzogiorno, come non furono seconde a quelle di nessuna altra regione d'Italia nel compiere il loro dovere nelle trincee e sui campi di battaglia e della gloria, non saranno certamente seconde a nessun'altra nel saper compiere il loro sacrosanto dovere anche nel campo dell'agricoltura, delle industrie e dei commerci.

Così, soltanto, sarà anche cementata e raggiunta, onorevoli colleghi, quella solidarietà spirituale della Nazione, onde i nostri padri trassero la forza invincibile e la tenace volontà per compiere il nostro epico risorgimento, e dalla quale oggi, dopo l'immane cimento e la grandiosa vittoria, deve sorgere e formarsi un'anima sola, l'anima forte e vibrante per il mondo della nuova Italia. (*Applausi*).

In morte di Armando Spadini.

CIARLANTINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIARLANTINI. Onorevoli colleghi, mentre noi siamo qui, tutti gli artisti d'Italia, tutti coloro che hanno palpiti per le cose magnifiche e superbe dell'arte, accompagnano all'ultima dimora un artista elettissimo, Armando Spadini.

Con lui scompare uno squisito artista, una limpida coscienza di italiano, poichè non dobbiamo dimenticare che ancora e sempre uno dei maggiori segni della nobiltà e della grandezza della nostra stirpe è l'arte.

Come Giorgione strappato a 35 anni alla creazione dei suoi capolavori, così muore giovane il più chiaro, il più luminoso, il più festoso dei pittori italiani dell'ultima generazione.

Fra gli artisti contemporanei Armando Spadini è stato il più grande sinfonista del colore, il più mediterraneo degli spiriti, il più limpido italiano dei creatori. La sua arte

non ricercava astrusi sensi metafisici del nord, ma si abbandonava tutta al tripudio ed all'ebbrezza di una vita esuberante italianissima.

Come i nostri grandi maestri del '500 veneziano, egli vedeva la vita attraverso le irridescenze di una tavolozza inesauribile e un tumulto gaudioso di colori. L'impressionismo dei Manet e dei Renoir si italianizzò e si saturò di senso paesano nella sua opera molteplice.

Non aspirò all'eccelso, al trascendentale, al nebuloso; seppe ricavare un'alta poesia dai soggetti più umili e modesti, da un bimbo piangente, da un'esile figura di donna, e magari dal riposo degli animali stanchi ed inconsoci.

Basterebbe a dargli fama imperitura il suo « Mosè salvato dalle acque »: una creazione soave non interamente compiuta, ma già evidente e tale da permettere un giudizio definitivo.

Il suo profondo buon senso italiano lo salvaguardò dai transitori snobismi, e lo conservò fedele alla sincerità limpida e forte della sua terra.

Molte sue opere illustrano le gallerie private; ma troppe poche figurano nelle gallerie dello Stato. Eppure lo Stato non dovrebbe mai cedere interamente il passo al mecenatismo privato, al mecenatismo individuale, non dovrebbe lasciarsi sfuggire i tesori troppo spesso contesi dall'estero per gli artisti contemporanei; non dovrebbe, e gli auguro che non dovrà per l'avvenire, dare agli artisti che onorano il nostro Paese la sua inutile sanzione di un postumo riconoscimento.

Inchiamoci davanti a questa gloriosa bara, scambiamoci una solenne promessa; promettiamoci solennemente che d'ora in poi lo Stato uscirà dal suo troppo lungo nirvana; e d'ora in poi lo Stato aiuterà, incoraggerà, assisterà paternamente gli artisti che affrontano angosce inenarrabili, che combattono anch'essi — spesso nella gelida oscurità della miseria — per la difesa del nome d'Italia!

Se lo Stato liberale e democratico era agnostico di fronte all'arte, lo Stato fascista non può e non deve esserlo più; se lo Stato liberale ha consentito anche la libertà del cattivo gusto, lo Stato fascista deve ritornare alla tradizione squisita italiana dello Stato mecenate, tradizione dei principi e dei pontefici che nelle radiose epoche del quattro e del cinquecento aiutarono, incoraggiarono ed assistarono i geni

creatori, e difesero la libertà del loro ingegno dalle angosce e dalle miserie della vita quotidiana!

Con questo animo io mando un saluto al grande scomparso: e propongo che la Camera si associ al lutto della famiglia che è lutto di tutti i degni italiani, e assuma l'impegno di commemorare questo elettissimo figlio di Toscana dedicando da ora in avanti le più attente cure alla difesa dell'arte e degli artisti che sono gli araldi più nobili e suggestivi della nostra stirpe nel mondo. (*Applausi*).

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Il Governo si associa al compianto espresso con tanta nobiltà di parole dall'onorevole Ciarlantini e alla proposta che egli ha fatto.

PRESIDENTE. Metto a partito la proposta dell'onorevole Ciarlantini per l'invio alla vedova e ai figli del compianto Spadini dell'omaggio reverente della Camera.

(*È approvata*).

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Proseguiamo nella discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Caprino, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dagli onorevoli Siotto e Putzolu:

« La Camera, mentre plaude allo spirito che informò il Regio decreto 6 novembre 1924 col quale fu stanziata la somma di un miliardo a favore della Sardegna, ritiene che il complesso dei provvedimenti necessari richieda un organo tecnico e amministrativo autonomo che coordini e disciplini prontamente l'esecuzione delle opere in relazione alle particolari condizioni dell'Isola ».

CAPRINO. Onorevoli colleghi, quanto è stato detto in modo chiaro e molto preciso stamane dal collega onorevole Jung, il quale ha nettamente posto il problema delle regioni più arretrate del Mezzogiorno d'Italia, mi dispensa dalla necessità di pronunziare un lungo discorso per svolgere l'ordine del giorno presentato da me e dai colleghi Siotto e Putzolu nell'interesse del problema sardo che riteniamo problema imponente di carattere nazionale, così come lo ha compreso, inteso e proposto urgente problema nazionale il capo del Governo e Duce del fascismo fin dal momento in cui dopo la Marcia su

Roma egli rivolse alla mia terra il suo primo saluto.

Poche osservazioni, onorevoli colleghi, perchè per quanto si riferisce al ritardo col quale la questione sarda si appresta alla sua risoluzione non ho che da associarmi, ripeto, a quanto ha detto l'onorevole Jung stamane per la Sicilia.

Potrei, e me ne dispenso onorevoli colleghi e soprattutto ve ne dispenso, addentrarmi nella svariata legislazione riguardante il Mezzogiorno d'Italia, per dimostrare come, quanto meno per qualche decennio, essa abbia trascurato completamente l'Isola di Sardegna, la quale si viene a trovare in condizioni assai peggiori ed inferiori, in confronto alle cifre esposte eloquentemente stamane dall'onorevole Jung, della Sicilia. L'onorevole Jung ha voluto trarre raffronto per la sua terra di Sicilia, dalle altre regioni italiane. Egli ha taciuto, e ha fatto bene, le cifre che si riferivano alla Sardegna. Mi basta notare che i rilievi statistici più salienti fatti per la Sicilia, sarebbero per la Sardegna assai più amari. E se anche leggi provvide vi furono, il fatto della loro scarsa efficacia dimostra come il problema della Sardegna, forse tutto il problema del Mezzogiorno, non sia un problema di leggi ma un problema di volontà.

Noi abbiamo troppe leggi forse per la Sardegna. Ne abbiamo avute tante, forse, quante sono state le vicissitudini dei partiti e l'avvicinarsi dei Governi, ciascuno dei quali aveva bisogno alla vigilia elettorale di preparare il proprio programma, di farlo magari approvare; talvolta, raramente, di provvedere agli stanziamenti, salvo a porlo nel dimenticatoio il giorno dopo.

Leggevo l'altro giorno, onorevole Giuriati, un libro del 1760, dell'abate Gemelli, professore emerito allora all'Università di Sassari. Credo che avrei potuto leggervi qualche capitolo, per dimostrare che il problema sardo di allora era tale e quale è quello di oggi.

Nè si dica, come stamane diceva un nostro onorevole collega del settentrione, che altri elementi, dipendenti dalla mancanza di iniziativa dei privati o delle amministrazioni locali, hanno potuto contribuire a questo. No, onorevoli colleghi, la Sardegna ha fatto da sè quanto ha potuto.

Aveva 20 o 30 anni fa un numero veramente notevole, un numero tristemente imponente di analfabeti ed è riuscita, con tutte le enormi difficoltà che ha incontrato anche in questo campo, a ridurlo più di quanto non

abbiano fatto altre regioni del Mezzogiorno d'Italia. Ha subito tutte le imposizioni fiscali possibili e immaginabile da parte dello Stato, ma si è trovata esausta quando ha dovuto provvedere a se stessa. E dire a un comune che contribuisca ad una spesa di opere pubbliche quando non ha nemmeno la possibilità di pagare ciò che è necessario alle spese essenziali della sua stessa vita, significa talvolta volere attraverso una provvidenza legislativa, il danno e la beffa.

È bene che la Camera si renda conto di questo. L'intervento nella guerra dei Sardi che, fu quale non poteva non essere, cioè corrispondente alla tradizione di disciplina, di coraggio e di eroismo di quelle popolazioni, aveva suscitato in tutta l'Italia promesse ed ipotesi mirabolanti, sicché un presidente del Consiglio dichiarò pubblicamente che l'Italia si doveva genuflettere davanti a questi suoi figli, i quali, dopo avere ammirato le ubertuosissime retrovie del vostro magnifico Veneto, onorevole Giuriati, si domandavano se, dopo il loro duro sacrificio, quel lembo di terra che avevano lasciato oltre mare avrebbe potuto un giorno raggiungere tale grado di civiltà e di ricchezza...

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Vedevano anche le rovine del Veneto!

CAPRINO. ...e respinsero, onorevole Giuriati, dal Veneto invaso, insieme con gli altri soldati d'Italia il nemico che fuggiva...

LUPI. Si sono battuti tutti i nostri soldati!

CAPRINO. Si sono battuti tutti; e la Brigata Sassari era insieme con tutte le altre Brigate d'Italia, prima, al suo posto! Orbene dopo tanta retorica di promesse, oggi, nel 1925, nella sola provincia di Sassari, su 108 comuni, quasi 84 sono privi di acquedotti, moltissimi sono privi di cimitero, e non è raro il caso che si debbano inumare le salme nella nuda terra, nella *tanca* riarisa dal sole.

Ecco perchè la Sardegna è sfiduciata, per colpa di tutti i passati Governi, di quei Governi liberali, senza continuità, senza sicurezza, che, fondati sulle alternative del giuoco parlamentare, non potevano dare che scarso valore ad una terra che aveva una rappresentanza parlamentare numericamente così modesta, la quale pesava così poco sul giuoco delle maggioranze.

E che cosa, d'altra parte, poteva interessare a quella terra lontana e alla sua economia primitiva, il problema della distribuzione della ricchezza che si affacciava imponente a tutto il resto d'Italia, e che aveva così larghe ripercussioni nel campo sociale, se

ancora essa doveva avere i mezzi necessari alla produzione della sua ricchezza?

Perciò fu antisocialista, e perciò il socialismo, seppure tentò di penetrare in qualche plaga, in cui lo sviluppo industriale cominciava ad affacciarsi, essa ne rimase completamente immune. Perciò essa senti che soltanto nel Governo fascista, cioè da un Governo il quale prescindeva dal giuoco del numero e che non era costretto a subire i ricatti demagogici delle maggioranze fluttuanti, essa avrebbe potuto trovare il suo governo. Ricordate, onorevole ministro Giuriati, che quando in Italia la politica rossa o rosea dei Governi deboli delapidava le nostre finanze, sicché in talune regioni nelle quali il socialismo teneva in modo assoluto il governo locale in mano, si costruivano, o ricostruivano, opere pubbliche perchè il bracciantato locale non voleva emigrare nemmeno da regione a regione, mentre i lavoratori ed i braccianti della Sardegna non esitavano a cercare la strada per trovare un pane nelle lontane Americhe, la conseguente legislazione di carattere economico e sociale fu tutta ai danni delle nostre popolazioni.

Ma che cosa mai interessava, ad esempio, a quei settecento-ottocentomila abitanti dell'Isola di Sardegna che nel Continente d'Italia si parlasse di cooperativismo, e che il cooperativismo succhiasse le casse dello Stato, e che cosa poteva interessare ai Governi deboli, stretti dal ricatto quotidiano di piazza, al quale dovevano cedere, perchè dovevano contrattare la loro breve esistenza, giorno per giorno, se lontano c'era un problema importante in questa terra mediterranea la quale pur stava per diventare terra di frontiera e quindi se non altro per questo, costituiva un problema nazionale di improrogabile soluzione?

Dopo un periodo di irrequietezza degli spiriti degli italiani e soprattutto di una parte di giovani sardi, dopo la guerra, presso i quali assunse forme esacerbate, che forse furono mal comprese; dopo qualche momento in cui parve veramente che un profondo abisso si scavasse tra l'Italia e questi suoi buoni e disciplinati figliuoli, la Sardegna ha creduto nel fascismo, perchè essa sente che è l'unica forza che ha la possibilità di provvedere al suo risorgimento, perchè prescinde dalla pressione della piazza, dalle organizzazioni di partito, dagli equilibri del Parlamento.

Onorevoli colleghi, anche oggi, mentre le condizioni generali dell'Italia appaiono floride, la Sardegna intristisce nella disoccupazione.

In molti paesi della provincia di Sassari, poveri per scarsità di lavoro, esistono forme di miseria inpensate in continente. In alcuni paesi si provvede alla mattazione degli asini per dare da mangiare alla popolazione. Onorevoli colleghi del Mezzogiorno d'Italia, tenete conto che il Mezzogiorno d'Italia continentale e la stessa Sicilia, più prossima alla terra ferma, hanno una vita d'interferenze interregionali che consente un maggiore sviluppo dei commerci e delle industrie, e che la Sardegna è invece una terra perduta in mezzo al mare, tagliata talvolta per due o tre giorni, per ragioni d'intemperie, dal resto del Continente, chiusa nella sua vita particolare, stretta nel mare, con una distribuzione demografica che risente ancora i periodi delle invasioni.

Per queste condizioni particolari, uniche, dell'Isola nostra, noi chiediamo coll'ordine del giorno, cui ha aderito oggi anche l'onorevole Putzolu, un ufficio, un organo speciale il quale amministri e disciplini quello che c'è stato concesso col decreto del 1924.

Onorevole ministro, quando si discuteva il bilancio dell'economia nazionale, io ed i miei amici sentivamo che avremmo potuto parlare di quel problema o di quei problemi che si riferivano a quel bilancio. Quando si è parlato e si è discusso il bilancio dell'industria, quando si è discusso anche il bilancio della marina noi avremmo potuto dire delle cose che si riguardavano ed attenevano a quelle che sono le necessità urgenti ed imperiose del nostro territorio, e che devono trovare la soluzione nella somma decretata, somma ingente, a voi affidata e che certo voi saprete rendere intangibile di fronte ai facili desideri che può comunque suscitare intorno a sè. Ed è perciò che riteniamo che non sia possibile risolvere il problema dei lavori pubblici se contemporaneamente ed organicamente non siano anche risolti tutti gli altri problemi che si attengono all'Isola nostra.

Il problema della viabilità, il quale è più urgente ed imperioso nella provincia di Sassari di quanto non possa essere nella provincia di Cagliari; il quale è in prima linea nel nord mentre segue al problema delle bonifiche nel sud dell'Isola che ha circa 70 mila ettari da bonificare, di cui 50 mila nella provincia di Cagliari e 20 mila in quella di Sassari; il problema della viabilità, onorevole ministro dei lavori pubblici, non potrà essere organicamente e definitivamente risolto nell'interesse presente e futuro dell'Isola, se non si effettueranno tutte le provvidenze atte a favorire il ripopolamento del territorio, senza

il quale la strada rischia di diventare un onere, un peso assolutamente insostenibile per i magri bilanci delle amministrazioni provinciali.

È per questo che or non è molto tempo le Casse di credito agrario proprio al ministro dei lavori pubblici si rivolsero, altrechè al ministro dell'economia nazionale, dimostrando a lei, onorevole ministro che vogliamo sia il patrono di questo rifiorimento della Sardegna, la necessità di non scindere, di non sdoppiare, di integrare tutti questi provvedimenti in modo che non si verifichi ciò che si è già verificato di recente, per cui per una sfortunata combinazione, mentre tutte le provincie d'Italia, o quasi tutte le provincie, si sono notevolmente avvanzate dei decreti relativi al mantenimento delle strade provinciali e nazionali, la provincia di Sassari si trova oberata in modo tale da aver dovuto richiedere l'intervento del Governo a sgombrarla da un onere finanziario insostenibile, senza ottenere in verità fino ad oggi, provvidenze definitive.

Non per diffidenza della burocrazia, chè sappiamo nel Ministero dei lavori pubblici quanti validi collaboratori abbia il ministro titolare di quell'ufficio, non per sfiducia verso la burocrazia, ma per necessità chiediamo un organo tecnico e amministrativo autonomo per la Sardegna.

Ed è strano che questa azione politica che ha culminato nella rivoluzione dell'ottobre 1922, che ha avuto e ha chiesto immediatamente mezzi straordinari per risolvere molte situazioni locali, che non si è peritata di assumere responsabilità gravi di carattere amministrativo e politico in seno ai comuni e alle provincie, abbia in certi momenti, per eccessiva tenerezza per la tradizione burocratica, (questa sì nel cattivo senso della parola) dubitando di compromettere il principio del non decentramento dei pubblici poteri, dubitato di affidare ad un ufficio snello, capace, ben organizzato e organizzatore le sorti della nostra regione.

Signori, nel 1917 la mortalità in Sardegna per la malaria ha dato un sesto e più di tutta la mortalità del resto d'Italia; nell'estate, dal 1921, la Sardegna ha avuto (sono dati dal Ministero dell'interno) 200 mila casi di malaria. Quest'anno ha avuto tutto il territorio infettato dal morbo: tutta la popolazione ne è intossicata.

Ora io domando se non è problema squisitamente altamente nazionale, quello di dover risanare questo ramo della razza italiana, il quale, me lo consenta l'onorevole

Marchi che mi ha interrotto quando ho voluto ricordare il dovere continuamente compiuto dai sardi per la Patria, ha dimostrato tanto splendore di ardimento, e se non è questo un interesse della nostra nazione. (*Applausi*).

Signori, necessita risanare questo ceppo italiano che è la razza sarda, riserva mirabile di sanità morale. Nè tradisco segreti di Stato se ricordo che oggi la posizione della Sardegna è, come del resto al tempo dei romani, una posizione eminentemente strategica, e che il Tirreno oggi non si difende da Napoli e dalla Spezia, ma si difende da Trapani e da Cagliari, nè è a nessuno ignoto che la chiave della situazione militare mediterranea, presente ed avvenire, è precisamente il territorio della Sardegna, e che i primi uomini che potranno occorrere domani (chi mi vuole intendere mi intenda) all'Italia nel Mediterraneo sono i sardi, per alcune azioni che potrebbero essere di carattere definitivo.

Ora io vi domando, onorevoli colleghi, se non sia un problema di carattere nazionale il risanamento di questa razza, se non sia un dovere improrogabile di giustizia sociale.

E vi sono altre ragioni, onorevole Giurati. Bisogna che tutta la questione sarda sia guardata con unità di intenti, disciplinata e armonizzata non per branche, ma per sintesi; non per uffici, ma per necessità; non attraverso contrasti tra ufficio ed ufficio, ma con una direttiva unica, per una mèta precisa.

Citerò qualche esempio, onorevoli colleghi.

Uno risale al 1916 o '17. In Sardegna erano molti prigionieri di guerra e allora qualcuno chiese insistentemente al Ministero dei lavori pubblici che si approfittasse di tale mano d'opera per utilizzarla non a condurre delle galere, ma a costruire le strade. Ebbene ancora una volta la ignavia, la lentezza, la mancanza di iniziativa fece perdere un'occasione quanto mai utile per risolvere economicamente parte del problema della viabilità.

Il Ministero dei lavori pubblici, forse per quella particolare tenerezza che non ci lasciava scorgere la ben dura vita dei nostri prigionieri nei campi di concentramento nemici, per quella mentalità pacifista, di rimanere in pieno accordo col nemico anche durante la guerra, non volle che si costringessero i prigionieri nemici a fare un qualsiasi lavoro. E finalmente, quando, superate queste pregiudiziali di carattere umanitaristico, si permise di adibire ai lavori pubblici i prigionieri di guerra, il Ministero dovette rispondere che le strade non si potevano eseguire, perchè mancavano i progetti, per parte degli uffici tecnici. Ono-

revole Giurati, non vorrei che questo episodio dovesse ripetersi in altro campo e in altro momento, Voi avete già altra volta, molto opportunamente rilevato la insufficienza degli uffici tecnici, ma non vorrei che continuasse questa tradizione, per la quale quando ci sono i fondi non ci sono i progetti, e quando ci sono i progetti non ci sono i fondi necessari.

Sono stati stanziati nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici i primi 150 milioni per il 1924-25; orbene occorre che questo meccanismo dei lavori pubblici sia posto in funzione al più presto possibile, il più rapidamente che sia possibile.

E vi sarebbero altre ragioni per cui è necessario riunire in un'unica direttiva tutto quello che si attiene al problema sardo e prima una ragione di economia, perchè è certo un risparmio quello di fare cumulativamente vari lavori o attuare cumulativamente varie iniziative col concorso, spesso attraverso il credito agrario, degli stessi interessati.

E vi sono anche lati assai delicati del problema da tenere in particolare considerazione. Il Governo deve essere più vicino all'Isola. L'Italia è stata sempre troppo lontana dalla Sardegna. Gli stranieri no.

I giacimenti minerari in Sardegna per i quali due anni fa io invocavo appena 200,000 lire necessarie a dei saggi nella Nura, 200,000 lire e qualche trivella di quelle avute in conto riparazioni, là dove uno dei più eminenti geologi italiani aveva, non dico accertato, ma fondatamente sospettato l'esistenza di carbone, debbono essere maggiormente vigilati. Gli stranieri sono stati più pronti di noi ed il nostro patrimonio, onorevoli colleghi, mentre l'Italia era assente e la Sardegna continuava ad apparire quale non è una curiosità da salotto o una leggenda di brigantaggio...

MARCHI GIOVANNI. Dovuto agli autori sardi!

CAPRINO. Non scrivo romanzi!

MARCHI GIOVANNI. Siamo d'accordo!

CAPRINO. ...mentre questo avveniva, gli stranieri frugavano e le ricchezze del suolo erano in gran parte destinate all'estero quanto meno per la lavorazione.

Oggi il bacino del Tirso contribuisce alla lavorazione dei metalli in modo superbo, ed è opera superba del lavoro italiano.

Ma è all'industria dello zinco, cioè a un interesse nazionale che esso particolarmente serve e guardiamoci pertanto dal ritenere che esso basti a risolvere il problema sardo.

MARCHI GIOVANNI. È già qualche cosa!

CAPRINO. È già qualche cosa, onorevole Marchi, ma non è sufficiente a risolvere il problema sardo un bacino che può irrigare 60 mila o 70 mila etteri di terreno, e che è dovuto ad un'industria privata.

MARCHI GIOVANNI. Lo Stato ha dato il suo contributo! E ce ne sono in progetto altri due!

CAPRINO. Io non so perchè l'amico Marchi abbia una questione personale contro la Sardegna, che forse non ha visitato...

MARCHI GIOVANNI. No! Nessuna questione personale, per carità!

CAPRINO. ...ma io gli consiglio — e lo accompagnerò personalmente — di visitare la Sardegna, perchè guardi, studi, ammiri con la stessa cura con la quale io ho guardato, studiato e ammirato la sua Toscana. Uno dei torti maggiori è quello di guardare la Sardegna da Roma. Ora collega Marchi, da Roma la Sardegna non si può comprendere. (*Approvazioni*).

Onorevoli colleghi, ho finito, perchè non è — ripeto — l'esame del dettaglio che mi interessa. Mi interessava di prospettarvi le ragioni dell'ordine del giorno da noi proposto.

Non per spirito di adulazione, ma per quella sicurezza che ci ha dato egli, appena assunto a quel Dicastero, noi abbiamo la certezza che il ministro Giuriati vorrà seguirci in queste nostre richieste, richieste che ebbero — del resto — già l'approvazione di persona a cui siamo tutti sommamente devoti; proposte le quali, in fondo non potranno fare altro che alleggerire molto la sua molteplice attività e soprattutto renderlo ancor più sicuro, più certo di quella che può essere la esecuzione delle opere: viabilità, ferrovie, bonifiche.

Non si tratta, onorevole Giuriati, come ho già accennato, di infirmare il principio unitario dello Stato.

Da quando, subito dopo l'avvento del fascismo, una — mi sia consentito di dirlo — eccessiva valutazione di alcuni episodi trascurabili, ha fatto apparire ingiustamente il pericolo di una sedizione che non c'era, ogni volta che i sardi chiedono un po', di fare da sè, di collaborare anch'essi direttamente alla soluzione del loro problema, si affacciano pericoli inesistenti per la interezza dello Stato.

Onorevole Giuriati, la Sardegna è grata al Governo nazionale di questa assegnazione di fondi, la quale, quando sia spesa oculatamente, saggiamente, potrà in dieci anni,

in quindici anni, risolvere il problema sardo; potrà di un territorio di appena 800 mila abitanti fare un territorio ripopolato e capace di rendere infinitamente di più di quello che esso rende; potrà fare di questo che Benito Mussolini chiamava saldo cuore di Roma piantato in mezzo al mare nostro, una veramente sicura tranquilla e salubre regione d'Italia, sicchè, cessato quel flusso migratorio che tuttora permane in modo imponente, sicchè, se il lavoratore non può andare in America, quanto meno viene ad arruolarsi in continente nell'arma dei carabinieri o delle guardie di finanza (benemerite, funzioni necessarie allo Stato, ma che per noi rappresentano un tremendo pericolo per il continuo deflusso di braccia lavorative); potrà fare realmente di questo territorio, un territorio degno di una razza superba che intende di risanarsi e di moltiplicarsi per potere, ancora una volta, e sempre che sia necessario, fare, nell'interesse della Patria comune, quel sacrificio duro e silenzioso che ha saputo fare nel passato! (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli colleghi, la relazione dell'onorevole Giunta del bilancio, acuta ed analitica, la discussione dotta e cosciente che ha avuto questo bilancio, consentiranno al ministro di pronunziare un discorso sintetico. Credo che le cose ne guadagneranno di chiarezza.

Un bilancio non è molto dissimile da un grande quadro che bisogna esaminare nel suo complesso e un po' di lontano, un quadro nel quale difficilmente si potrebbe dai dettagli indovinare quale sia il pensiero e la passione del suo autore.

Molte volte l'analisi è un modo per nascondere il proprio pensiero e la sintesi è la forma migliore della sincerità.

Io credo, onorevoli colleghi, che il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe essere sottratto per alcuni anni alle fluttuazioni della politica. (*Benissimo!*) Invece è forse il Ministero più sensibile alle fluttuazioni della politica e specialmente a quella forma egoistica della funzione politica che è la lotta elettorale. (*Approvazioni*).

Ed io credo che di questo stato di cose la prova si trovi in quell'infinito numero di cadaveri di opere pubbliche di cui disgraziatamente è cosparso il nostro territorio. E la prova sta anche in quella pubblicazione imminente che è ripetutamente citata nella relazione di questo bilancio, dalla

quale risulta chiaro che fra la spesa e il risultato c'è una dissonanza purtroppo molto grave.

Probabilmente, il programma di consolidamento del bilancio per un dodicennio è nato da questa concezione fascista delle necessità in materia di opere pubbliche.

Mentirei se vi dicessi che sono soddisfatto di questo programma, se vi assicurassi di essere veramente convinto che esso risponda anche in forma proporzionale alle necessità del paese.

Per quanto una ripartizione sia in questa materia estremamente difficile, pur tuttavia credo che i bisogni ai quali devono servire le opere pubbliche possono essere suddivisi in tre categorie: bisogni di vita, bisogni di produzione, bisogni di circolazione. Ebbene, nel programma dei 15 miliardi oltre la metà sono destinati ai bisogni della circolazione.

E lo squilibrio è infinitamente più sensibile nelle regioni in cui più torturanti s'impongono alla mente del legislatore i bisogni della vita e della produzione; ond'è che quando io ascolto eminenti uomini politici, come l'onorevole Jung, criticare in questo senso il bilancio dei lavori pubblici, io resto pensoso. Mi domando: che cosa si aspetta dal legislatore, che cosa si aspetta dalle possibilità del Governo?

Non dico tutto ciò per criticare il provvedimento di consolidamento del bilancio. Ne sono anzi un convinto fautore, per due ragioni. Prima di tutto, perchè il consolidamento del bilancio ha cresimato impegni legislativi che dovevano ritenersi sacri, che dovevano essere ritenuti di quelli a cui lo Stato senza disonorarsi non può mancare. Poi perchè questi impegni rappresentavano il frutto di una elaborazione tecnica cospicua, la quale sarebbe andata sprecata e distrutta se finalmente le opere progettate, studiate e impegnate non fossero state anche adempiute.

Bisognava prima o dopo mettere un punto fermo ed io, sebbene non soddisfatto del programma per le ragioni che ho accennato, non ho pensato neppure per un momento a riportare in « gran tempesta » questa materia ed a chiedere al ministro delle finanze di rivedere la disposizione del decreto dell'11 novembre scorso.

D'altronde io penso che un dodicennio sia un attimo nella vita della Nazione e che non avremo mai fatto opera inutile, se avremo preparato per un domani non lontano la possibilità di affrontare i grandi problemi della vita nazionale.

E penso anche che qualche correzione del programma sia possibile.

L'onorevole Starace proponeva ieri evidentemente non a me, ma al ministro delle finanze, di contrarre un prestito per provvedere a un più largo fabbisogno delle opere idrauliche e di bonifica.

Non so quale sia in argomento il pensiero del ministro delle finanze; certo non bisogna disperare di poter provvedere anche in altro modo a questo fabbisogno di opere. Il contributo a carico dello Stato per le nuove opere di bonifica e di acquedotto proposte dal Ministero dei lavori pubblici ammonta in valore attuale a 1461 milioni; 1081 milioni per bonifiche, 380 per acquedotti. Fermi rimanendo i migliori criteri finanziari in materia di concessione, potrà essere provveduto nel modo seguente:

1º) le prime spese per studii ed esperimenti saranno sostenute mediante prelevamenti dal fondo di riserva, istituito giusta le tabelle di reparto di 15 miliardi, di cui al recente decreto 19 marzo 1925, n. 266, disposti di concerto tra il ministro dei lavori pubblici ed il ministro delle finanze;

2º) le spese per i lavori e per lo svolgimento delle opere suddette saranno disposte in relazione alle condizioni del mercato all'andamento degli altri lavori, e alla situazione finanziaria, tenendo presente che il contributo a carico di enti locali e di privati potrebbe essere anticipato da enti parastatali, all'interesse del 5 e mezzo per cento garantito da delegazioni su sovraimposte e da ipoteche.

Il bilancio, non ostante il riparto di 15 miliardi, forse anche in seguito al riparto dei 15 miliardi, è stato dall'onorevole Canelli chiamato un bilancio blindato, ma pare che non lo sia abbastanza per l'onorevole Vassallo, il quale teme gli storni e invita il ministro dei lavori pubblici a non imitare gli esempi di taluno fra i suoi predecessori.

Nell'amministrare le risorse del mio bilancio terrò nel debito conto le raccomandazioni dell'onorevole Vassallo.

Per quanto gli storni abbiano secondo i dotti di ragioneria un effetto più contabile che reale, pure consento che non si debba ricorrervi, se non in casi di precisa necessità, ed anche in questi casi assicuro l'onorevole Vassallo e la Camera che mai approverò storni per cui i fondi stanziati per il Mezzogiorno e per le Isole possano essere destinati ad altre regioni d'Italia. (*Applausi*).

Esaminiamo le singole categorie di opere. Hanno la precedenza i lavori di ricostruzione

e i lavori di consolidamento di fabbricati. Messina e Reggio, bilancio questo che non so se sia blindato, ma certamente non lieto. Sedici anni e tre mesi dalla calamità, 172 mila persone nelle due provincie ancora in baracche. Sarà forse istruttivo un giorno ricercare le cause per cui con tanto ritardo si è proceduto alla ricostruzione, ma io penso che questo non sia il momento di inchieste, che ora occorra costruire, ed io che per una lunga e talvolta dolorosa esperienza della vita so che ciò che risolve un problema non è né un provvedimento, né la disponibilità di un fondo, ma soprattutto la volontà e la perseveranza degli uomini, sto mandando a Reggio e Messina i migliori uomini del mio Ministero. (*Applausi*).

Imponente il problema, ma non meno imponente la somma assicurata dal bilancio per fronteggiarlo, 835 milioni, somma che io farò in modo di spendere il più rapidamente possibile sicchè sia dimostrata fallace la previsione dell'onorevole Salerno, il quale ieri diceva che bisognerà aspettare altri 50 anni per vedere Reggio e Messina completamente rifiorite. Purtroppo tracce di altre calamità esistono in tutti i paesi e non soltanto di calamità passate, ma anche di calamità in atto, perchè questo nostro paese, come è affermato dal sapiente relatore del bilancio, è geologicamente giovane, e anche la giovinezza che noi esaltiamo nei nostri canti ha i suoi inconvenienti.

La constatazione di queste necessità, la eredità così dura di questo passato impone al ministro anche un altro obbligo: quello di prevedere ciò che con tutte le forze del suo spirito egli augura non debba accadere. Sarà necessario predisporre tutte le provvidenze da osservare quando dovessero avvenire pubbliche calamità per modo che ciascuno sappia ciò che deve fare e dove trovare i materiali occorrenti. In questo studio mi è, come in molti altri, valido cooperatore l'amico e collega Petrillo. (*Approvazioni*).

Venendo alle acque pubbliche non dirò cosa nuova affermando che tutti i maggiori problemi economici del Paese e specialmente di quel Mezzogiorno che ha avuto in questa discussione una sollecitudine così speciale, come l'ha nel mio cuore, si ricollegano al regolamento delle acque.

Basti accennare: acquedotti, bacini montani, sistemazioni idrauliche, derivazioni, forze idroelettriche, bonifiche, irrigazioni, navigazione fluviale. Ognuno di questi argomenti domanderebbe un lungo discorso, tanta ne è l'importanza.

Pericoli orrendi da evitare, infinite risorse economiche da sfruttare; danno cessante e lucro emergente, dirò per tradurre in una forma pedestre la lirica alata dell'onorevole Canelli. La risoluzione di questi poderosi problemi sarà tanto meno difficile, quanto più si aiuteranno gli sforzi dei miei uffici a mantenere in intima connessione le opere da compiere.

Come tutte le cose di questo mondo, anche il fiume ha una sua logica, cui non bisogna resistere. Il fiume bisogna studiarlo, incanalarlo, domarlo dalla sorgente alla foce, sistematicamente.

Le opere parziali possono raggiungere un risultato opposto a quello per cui sono costruite: ma le sistemazioni integrali richiedono spese considerevoli e il bilancio ha limiti che non possono essere superati. Pertanto se vogliamo accingerci a questo compito poderoso, dobbiamo saper rinviare ad altri tempi la esecuzione dei lavori meno urgenti.

Io confido che i colleghi della Camera, che hanno cura di anime, vorranno collaborare con me in questa graduazione delle necessità, senza la quale si ricadrebbe necessariamente negli errori del passato, in quegli stessi errori di cui tanto oggi sentiamo di soffrire.

Rapida rassegna delle opere.

Cominciando dagli acquedotti, l'attenzione si ferma naturalmente dapprima sull'Acquedotto pugliese. Questa colossale opera, che attesterà ai lontani pronipoti la capacità costruttiva della quarta Italia, procede con ritmo confortante verso la sua ultimazione.

In confronto al beneficio arrecato non è costata molto, come ha osservato il suo appassionato banditore, perchè i pagamenti effettuati fino al 20 marzo di quest'anno risultano ammontare a 303 milioni.

Nella relazione presentata dall'ente alla fine del 1923 il fabbisogno era stato indicato in 359 milioni, cosicchè oggi dovrebbe aggirarsi intorno ai 330 milioni.

Correggendo la formula contabile commemorativa di cui tanto si è doluto l'onorevole Canelli, e assegnando nel reparto dei 15 miliardi, 121 milioni all'Acquedotto ho, tenuto conto delle altre fonti di finanziamento dell'azienda, assicurato il completamento del fabbisogno annuo a questa necessario, di trenta milioni per dieci esercizi: e poichè i tecnici affermano che con tale spesa si asseconda il ritmo più utile per la continuazione dei lavori, credo di aver così

sodisfatto la maggior aspirazione della operosa e patriottica regione pugliese.

Ad eliminare poi ogni dubbio per l'avvenire aggiungo che il Governo non mancherà di provvedere a tempo opportuno, al finanziamento residuo, occorrente per ultimare l'opera, ed estenderne il beneficio ai comuni pugliesi che non sono stati compresi nei piani di distribuzione approvati.

Ho già detto come lo Stato si propone di prepararsi a sostenere il carico di quegli acquedotti che possono essere considerati come di sua particolare competenza.

Le bonifiche rappresentano però il problema dal punto di vista finanziario e dal punto di vista tecnico di gran lunga più angoscioso. Quando si fanno paragoni fra la bonifica nell'Italia Settentrionale e la bonifica dell'Italia Meridionale, oltre a ricorrere ad una forma retorica non sempre simpatica si commette — a giudizio dei tecnici — un colossale errore. Perchè essenziali e profonde differenze intercedono fra la bonifica dell'Italia Settentrionale e la bonifica dell'Italia Meridionale.

Nell'Italia Meridionale per natura di terreni, per il clima che il relatore ha chiamato sub-torrido, per la insufficienza delle piogge in determinate stagioni, la bonifica rappresenta un problema tecnico di cui ancora oggi non sappiamo se sia vicina una sicura risoluzione.

La difficoltà del problema è documentata dai precedenti. Opere secolari sono state tentate e noi abbiamo sul territorio il documento che esse non hanno raggiunto altro effetto che quello di peggiorare le condizioni delle regioni.

Vi sono anche le difficoltà ambientali. Giustamente l'onorevole D'Alessio le ha chiamate ieri un problema di realtà. Bisogna tenerne conto.

C'è una deficienza di spirito associativo, che può in certi momenti ritardare il corso e il ritmo delle opere, ma io ho la ferma convinzione che ognuno di questi ostacoli sia superabile, e credo che sarà tanto più facile superarli, quanto più gli uomini politici del Mezzogiorno d'Italia e delle isole, sentiranno tutta la responsabilità che loro incombe.

È soprattutto un problema di volontà e di tenacia per coloro che sono i pastori delle popolazioni, che hanno quindi il compito di sostanziare la volontà e la tenacia delle popolazioni stesse, finchè lo scopo sia raggiunto.

E quando io dico lo scopo, non posso accennare ad una o ad un'altra fase delle

bonifiche, ma soltanto a quell'ultima fase della bonifica che rappresenta il risanamento integrale della regione. Avverto fin d'ora che io rifiuterò il concorso dello Stato quando questi risultati integrali non siano assicurati dal progetto di bonifica.

Non mancherò, per quanto sta in me, di suscitare tutte le forze locali. Entro il mese di aprile accompagnerò i deputati delle varie regioni del Mezzogiorno, in una visita alle bonifiche della valle Padana e del Veneto.

Ho stabilito che la Mostra delle bonifiche si faccia a Napoli, e spero che non sia senza risultati questa grande opera di propaganda.

Finalmente sono riuscito ad ottenere che il Comitato dei Consorzi delle bonifiche nel Mezzogiorno proceda in intima connessione e collaborazione con la Federazione nazionale delle bonifiche.

Dovrei parlarvi dei bacini montani, del regolamento dei fiumi, delle forze idroelettriche, della irrigazione, e dello sfruttamento degli schisti bituminosi. Ciascuno di questi argomenti, troverà una risposta precisa nella imminente pubblicazione del reparto dei 15 miliardi.

Non posso però non ringraziare a questo proposito l'onorevole Barduzzi, il quale ha voluto tributare un alto elogio al Magistrato alle acque, del quale io credo che tutti gli onorevoli colleghi debbano riconoscere le alte benemeritenze. Sono lieto di annunciarvi che è in corso uno studio per cui la competenza del Magistrato alle acque sarà estesa al Trentino, perchè era successo finora: che, per quanto rifletteva il regolamento dei fiumi e la competenza del Magistrato, si era rimasti all'antico confine politico coi danni possibili che voi potete immaginare.

Alla navigazione fluviale saranno destinati 143 milioni nell'Alta Italia e 20 nella Media. Io riconosco la insufficienza di queste somme che non rappresentano se non una quota-parte del fabbisogno, ma io spero che tanto nell'Alta Italia come nell'Italia centrale le iniziative dei privati potranno far sì che i fondi destinati dallo Stato a queste opere abbiano una utilizzazione molto superiore al loro effettivo ammontare.

Un problema preoccupante, onorevoli colleghi, è indubbiamente il problema dell'edilizia. Abbiamo qui un duplice fabbisogno; dobbiamo liquidare un passato che ancora adesso è un orribile incubo, e dobbiamo fronteggiare il bilancio attuale demografico italiano, che diventa preoccupante. Forse

nessuno di voi sospetta che in Italia ci siano ancora circa 100 mila persone che vivono nelle grotte, ma molti di voi sanno in quali condizioni di edilizia vivono centinaia di migliaia di anime nell'Italia meridionale.

A questo che rappresenta il fabbisogno del passato bisogna aggiungere le case per tutti coloro che ogni anno nascono in Italia. Sono 350 mila le eccedenze delle nascite sui morti. (*Commenti*).

E allora, onorevoli colleghi, pensate che cosa sia questo fabbisogno, pensate a quale sforzo si deve preparare il Paese, se oggi il costo di un vano è calcolato in 11 mila lire.

Una voce. È troppo. (*Commenti*).

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici.* Anche grave in Italia è il problema della edilizia pubblica. Per cominciare dalle cose più vicine, vi dirò che io ho, spero, assicurato il rapido compimento delle costruzioni monumentali di Roma. E credo con questo di avere reso un modesto ma non trascurabile, servizio al bilancio dello Stato. (*Bene!*).

Tutte queste costruzioni erano servite da cantieri costosissimi, per cui ad ogni mese nel quale i lavori non procedevano si poteva assegnare una spesa di un numero molto rispettabile di decine di migliaia di lire. Adesso i cantieri cominciano a servire le opere, ed io spero che le opere procedano rapidamente verso il loro compimento. Vi sarà poi da esaminare tutto il complesso problema degli edifici pubblici in tutte le provincie, e sarà un carico molto grave per lo Stato. Il problema è già impostato: una Commissione, nominata con decreto 26 agosto 1924, presieduta dal Provveditore dello Stato, sta compiendo le indagini necessarie.

Quando le conclusioni si conosceranno io credo che il ministro delle finanze dovrà prospettare alla Camera i modi ed i mezzi per affrontare anche questa necessità.

Il problema stradale ha un duplice aspetto: la costruzione e la manutenzione. Il primo aspetto è stato diffusamente e con rara competenza trattato dall'onorevole Casalini nella relazione del bilancio; è stato lungamente esaminato stamane dall'onorevole Jung, il quale ha fatto una proposta che io certo non mi rifiuto di esaminare, quella di considerare le strade di Sicilia come organi integranti delle bonifiche siciliane e come opere di bonifica.

Senonchè voi comprendete, onorevoli colleghi, come questa questione non riguardi soltanto il ministro dei lavori pubblici, e perciò voi non potete attendervi da me se non una dichiarazione molto riservata.

La manutenzione si trova oggi *sub judice*.

Il decreto del 1923 dell'onorevole Carnazza ha prodotto in questa materia l'effetto di un masso che cade in uno stagno. La legge del 1865 rappresentava indubbiamente un equilibrio e questo equilibrio è stato spezzato.

Non sarò certamente io a deplorarlo perchè io credo che il principio da cui è partito l'onorevole Carnazza debba essere conservato, senonchè le onde prodotte dalla caduta del masso sono state probabilmente molto più importanti di quello che non fosse stato calcolato da colui o da coloro che il masso hanno lanciato. E si sono creati squilibri e sperequazioni tra provincia e provincia, che bisogna indubbiamente trovare il modo di sanare.

Io ho raccolto con ogni diligenza tutti gli elementi capaci di precisare gli oneri derivanti dalla manutenzione e la loro ripartizione: con la fine del mese di marzo sono cessate le mie consultazioni; al più presto presenterò al Governo le proposte concrete che dovranno essere applicate prima del 30 giugno 1925.

Un altro problema, connesso con quello delle strade, problema completamente nuovo, in cui la genialità italiana ha predisposto una importante soluzione, è quello delle autostrade.

Un primo esperimento ha dato ottimi risultati: la Milano-Laghi; un altro esperimento è in corso di attuazione: la Milano-Bergamo; un terzo è in corso di studio: la Napoli-Salerno.

MARCHI GIOVANNI. Facciamo le strade!

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici.* Come se le autostrade non fossero strade! Che cosa sono? non sono strade?

Nell'altro ramo del Parlamento è stato richiesto al ministro dei lavori pubblici di regolamentare la materia delle autostrade e con la collaborazione dell'onorevole Petrillo io sto predisponendo il regolamento relativo. (*Approvazioni*).

È un tema nuovo ed io credo che dovrà essere considerato con particolare interesse e con particolare compiacenza dal Parlamento italiano.

Onorevoli colleghi, sono dolente di dovervi far fare questa pedestre e noiosa rassegna di opere, ma penso che ciò sia necessario perchè è giusto che ciascuno di voi sappia quali sono le intenzioni del ministro per ciascuna categoria di lavori.

Opere marittime: quando qualcuno di voi viene a domandare al ministro dei lavori pubblici un lavoro per un porto probabilmente non immagina che in Italia vi siano 65 porti di prima categoria e ben 71 delle prime due classi della seconda categoria, e non immagina certamente che i porti di tutta Italia sommino a molte e molte centinaia; ed allora è naturale che si sollevi il problema trattato nella relazione del bilancio: grandi porti o piccoli porti. Perchè evidentemente, di fronte ad un così grande sviluppo di coste, di fronte ad un fabbisogno così importante lo Stato non può adottare come principio di creare un gran porto in ogni insenatura fatta dalla natura nelle nostre coste.

Consento pienamente nel concetto espresso dal relatore: ogni possibile sollecitudine per i grandi scali; per i piccoli soltanto quello che è necessario perchè possano servire al piccolo cabotaggio e al rifugio delle navi in caso di fortuna.

Ho lasciato, onorevoli colleghi, come il relatore, per ultimo argomento quello delle ferrovie; l'ho lasciato per ultimo in quanto è mia convinzione che in questo momento storico le ferrovie stieno all'ultimo gradino nella scala delle necessità.

Dei 13,265 milioni spesi dal 1862 al 1924 per opere pubbliche ben 3891 milioni furono spesi per ferrovie, cioè quasi il 30 per cento delle opere. Con l'esercizio 1935-1936 l'Italia avrà impiegato oltre 7 miliardi nelle costruzioni ferroviarie. È un onere sproporzionato al bilancio totale dei lavori pubblici.

Questa è la mia convinzione, ma non pare sia la convinzione dei miei colleghi, perchè fra le richieste che si accumulano sopra il mio tavolo, quelle riprodotte con più insistenza e con più passione, sono le richieste per nuove costruzioni ferroviarie.

Ora non posso in questo argomento che ripetere quanto ho già dichiarato al Senato, e cioè che con l'avvenuto riparto dei quindici miliardi io non dispongo più di un centesimo per costruzione di nuove ferrovie. Riconosco l'importanza di talune linee già progettate; per parte mia non mancherò di diligenza e nulla trascurerò perchè gli studi procedano con tutto il fervore necessario. Risolvere il problema però non dipenderà da me solo; dipenderà evidentemente dalle condizioni del bilancio e perciò dal ministro delle finanze e dal Parlamento.

Ma i lavori pubblici, onorevoli colleghi, si possono compiere soltanto curando con

molto affetto e con molta diligenza la questione che tutte le anima: la questione del personale.

Il personale dipendente dal mio Ministero lamenta gravissime deficienze. Le ha registrate con molta diligenza il relatore nella relazione sottoposta al vostro esame. Deficienze numeriche importanti. L'Amministrazione centrale manca di circa 50 funzionari di concetto. Quando io ho assunto il Ministero, le mie direzioni generali avevano circa 14 mila pratiche arretrate. Io ho fatto appello al patriottismo e alla fedeltà al servizio dei miei funzionari e da due settimane essi vengono a tenermi compagnia al Ministero dalle 9 alle 11 di sera. Ho ottenuto così che l'arretrato sia ridotto a 10 mila pratiche; spero di annullarlo in pochissime settimane, ed è con viva soddisfazione che io esprimo davanti a voi la mia gratitudine di ministro per questi miei collaboratori, che hanno accolto il mio appello e mi aiutano a sanare una delle maggiori deficienze del Ministero. (*Applausi*).

Gravissime deficienze numeriche esistono nel Corpo del Genio civile, il quale ha grandi tradizioni e conta segnalate benemerienze durante la sua annosa vita, benemerienze che sono attestate dalla pubblicazione del ministro delle finanze a cui ho già accennato.

Dovrei completare i ruoli del personale del Genio civile, dovrei aprire dei concorsi; ma ho preferito domandare di poter assumere personale avventizio per far sì che il Ministero dei lavori pubblici possa proporzionare i tecnici alle opere, assumendo e licenziando personale man mano che si iniziano e si completano le opere più importanti.

Sono convinto che la rigidità nei ruoli del personale dei lavori pubblici sia un gravissimo errore come è attestato dai numerosi lavori pubblici intrapresi e poi abbandonati in tutte le ragioni d'Italia. E mi studio di correggerlo.

Per quanto riguarda le condizioni di carriera del personale del Genio civile, non potrò dire, in aggiunta alle dichiarazioni già fatte in Senato, se non che il relativo provvedimento è di imminente pubblicazione. (*Benissimo!*).

Ho trascurato pensatamente tutte le questioni speciali e tutte le opere minori. Da quando io sono ministro, onorevoli colleghi, ho l'impressione che l'Italia non sia il bel Paese delle cento città, ma sia il bel Paese delle cento Cenerentole, perchè tutti quelli che vengono nel mio ufficio apparten-

gono alla città o alla provincia che non ha mai avuto niente dal Governo e che è la Cenerentola d'Italia. (*Approvazioni — Si ride*).

Vorrei pregare tutti i colleghi miei a risollevarlo lo spirito pubblico indicando quale è il vero sforzo compiuto dal Governo durante questo sessantennio, specialmente durante gli anni del dopo-guerra in cui nelle opere pubbliche si sono spesi parecchi miliardi.

In fondo, se non tutti i problemi sono stati risolti, se anche ci sono state deficienze, lentezze, interruzioni, incongruenze, ci sono stati dei danari sprecati, bisogna però riconoscere che il Ministero dei lavori pubblici ha adempiuto ad una importante funzione sociale.

Leggevo l'altro giorno una discussione di molti anni fa, in cui Quintino Sella ha dato una dimostrazione molto lucida che il Ministero dei lavori pubblici non è una spesa improduttiva. Io credo che in questo giudizio di Quintino Sella, che oggi è anche un poco il giudizio della storia, la Camera vorrà consentire con me. (*Bene!*)

Onorevoli colleghi!

Spero di aver assolto sinteticamente, come avevo promesso, ma chiaramente, il mio compito. Non mi resta che una parola a dire per chiudere e sull'argomento che in precedenti discussioni e in questo stesso dibattito è apparso l'argomento più scottante.

Ho deplorato altre volte e deploro tuttora la contrapposizione che si è tentata e talvolta si tenta fra l'una e l'altra parte di Italia: Nord e Sud, Nord contro Sud. Uomini politici sorpassati hanno su questa contrapposizione fondata la loro trista celebrità di un'ora (*Applausi*); ma ai colleghi specialmente dell'Italia Settentrionale, io che appartengo all'Italia Settentrionale, che appartengo a quella regione veneta dove sono fioriti gli istituti legislativi e politici, sento di dover rivolgere una parola.

Onorevoli colleghi dell'Italia Settentrionale, voi siete come me uomini della guerra, vi siete trovati come me in trincea a contatto di gomiti con soldati indomiti delle due Isole eroiche e del Mezzogiorno continentale d'Italia. Vi siete sentiti fratelli in quel giorno?

Ebbene, ascoltate la voce angosciata che si eleva dai bassi di Napoli, dalle grotte di Matera, (*Approvazioni*) dalle paludi del Tavoliere, ascoltate la voce di tutta questa nostra umanità sofferente e lasciatevi guidare da quello stesso sentimento che vi animava in trincea nei vostri proponimenti, nella

prontezza delle vostre rinunzie. (*Vivissimi applausi — Moltissime congratulazioni*).

Voci. Chiusura!

PRESIDENTE. Essendo stata chiesta la chiusura, domando se sia appoggiata.

(*È appoggiata*).

Essendo appoggiata, la metto a partito.

(*È approvata*).

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Leonardi a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

LEONARDI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 ottobre 1924, n. 1621, « Disposizioni eccezionali sulla sospensione degli sfratti dalle abitazioni ». (207)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PAOLUCCI.

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

CASALINI VINCENZO, *relatore*. Onorevoli colleghi! Innanzi tutto, siccome la mia relazione è stata fatta segno, accanto a parecchi consensi, anche ad alcune critiche abbastanza vivaci, permettetemi di dichiarare che le opinioni in essa contenute sono per una notevole parte assolutamente personali.

Io rivendico questa paternità esclusiva dei principi che ho difesi, perchè credo, anche dopo le critiche che ad essi sono state fatte, che essi siano giusti.

Ho sostenuto soprattutto questo punto di vista essenziale: che in Italia, e quasi tutti i colleghi ne hanno convenuto, abbiamo una legislazione imponente ma di scarsa efficacia in fatto di lavori pubblici.

A questa legislazione hanno anche spesso corrisposto gli stanziamenti, ma purtroppo ad essa non hanno corrisposto i lavori. Ora io credo che la causa principale di questa mancata corresponsione tra lavori e legislazione, tra lavori e stanziamenti, sia stata veramente la mancanza di una organizzazione adeguata, e che essa deve essere la

prima cura di chi vuole veramente compiere un programma notevole di opere pubbliche.

Io ho accennato che la organizzazione non deve essere intesa come un qualche cosa di rigido, come uno schema che debba valere assolutamente in tutte le regioni d'Italia, perchè se vi è un organismo che deve adattarsi alla natura del suo suolo, che deve tener conto delle differenze tra regione e regione, è questo certamente l'organismo che si riferisce di più alla natura fisica del nostro suolo, è l'organismo dei lavori pubblici.

Quindi io credo che l'organizzazione in generale del Ministero debba tener conto di queste differenze fra regione e regione e debba quasi plasmarsi secondo la differente natura del nostro suolo.

Io crederei che soprattutto fosse necessaria un'organizzazione centrale per la preparazione dei progetti, ma che sia necessario di decentrare per assicurare il più possibile l'esecuzione di queste opere.

Io ho accennato nella mia relazione che è necessario ritornare immediatamente ad alcuno di quei criteri di decentramento che erano stati acquisiti nel passato, cioè a una certa indipendenza di competenza degli uffici del Genio civile, perchè essi non dovessero a ogni momento ricorrere all'Amministrazione centrale per l'approvazione dei progetti e per la esecuzione delle opere. Credo sopra tutto, e avrei desiderato di avere assicurazioni più formali dall'onorevole ministro, che lo strumento principale di questa esecuzione, cioè il Corpo del Genio Civile, debba avere rapidamente una migliore organizzazione. Io so, onorevole ministro, che ella deve avere nelle sue dichiarazioni molto prudente, perchè la sua azione dipende dalla collaborazione con un suo collega.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Anzi col Consiglio dei ministri.

CASALINI VINCENZO, *relatore*. ... e sopra tutto dalla collaborazione con un collega; ma sono persuaso che non si potrà parlare di compimento di opere pubbliche in Italia finchè avremo un Genio civile nelle condizioni odierne, che in parte è sfiduciato, in parte non crede di essere valutato secondo il posto che deve avere nell'ordinamento generale gerarchico dello Stato ma sopra tutto un Genio civile deficiente di personale, e anche, lasciatemelo dire, deficiente in parte di preparazione tecnica, non per colpa sua, ma per quelle ragioni che ho accennate nella mia relazione, perchè nessuno pensa a questa preparazione tecnica del Genio civile, perchè non esiste un vero capo che possa dare un

indirizzo organico al Corpo del Genio civile e possa preparare e instradare le nuove energie che esso acquista col personale nuovo. Al Genio civile si fanno generalmente alcuni appunti. Si addebita a lui, per esempio, a Roma, la riuscita più o meno felice dal lato finanziario di molte delle opere che abbiamo visto crescere faticosamente, come per esempio, questo palazzo del Parlamento, come il palazzo di giustizia ed altri. Ma credo che si sia ingiusti in questi casi, perchè si dimentica che, per esempio, interveniva la politica nella preparazione dei progetti, e si ordinava al Genio civile di compilare progetti non completi finanziariamente, perchè si temeva che altrimenti il Parlamento non li avrebbe approvati. Poi naturalmente questi progetti di massima non bastavano, occorrevano continuamente ulteriori stanziamenti, e presso la massa del pubblico forse è rimasta l'impressione della incapacità, per lo meno finanziaria, del Genio civile nel preparare i progetti, mentre la responsabilità era da ricercare altrove. Si afferma anche che occorre considerare il Genio civile in confronto degli altri ruoli del personale dello Stato, e che non si può fare una condizione di favore per questo ruolo speciale, perchè altrimenti si comprometterebbe tutto l'equilibrio dell'ordinamento gerarchico dello Stato.

Ora io riconosco le benemeritenze di molti altri funzionari dello Stato, ma debbo osservare come i funzionari del Genio civile si trovino in circostanze assolutamente speciali. Lo Stato richiede ad essi sforzi fisici e intellettuali che forse non richiede ad altri funzionari, e noi sappiamo tutti che un ingegnere del Genio civile invecchia più rapidamente degli altri funzionari dello Stato, quindi è necessario ed equo anche che lo Stato, all'infuori di ogni considerazione utilitaria, pensi a ricompensare i funzionari del Genio civile di questo maggior lavoro, di questa maggiore usura della loro vita che viene a loro richiesta.

Ma, onorevoli colleghi, all'infuori di questa considerazione di equità, vi è una questione contingente ed utilitaria ed è questa: noi abbiamo un programma di lavori, programma molto considerevole, lasciatemelo dire, perchè avete visto nelle tabelle che sono unite alla mia relazione che lo Stato italiano dal 1862 a oggi ha fatto in tutto per 13 miliardi di lavori, compresi in questi non solo i lavori fatti per mezzo del Ministero dei lavori pubblici, ma quelli fatti per mezzo di tutti gli altri Ministeri. Va bene che c'è la rivalutazione da fare su

questi 13 miliardi, considerato il valore differente del denaro nei diversi periodi, ma moltiplicate pure, grosso modo, questi tredici miliardi per 3, per 4 e voi vedrete che in confronto lo stanziamento odierno di 15 miliardi per un dodicennio è molto considerevole nella storia dei lavori pubblici italiani. Ora noi dobbiamo pensare di non sperperare questo stanziamento considerevole, e io credo che sarebbe un criterio di errata amministrazione se non trattassimo dignitosamente quello che sarà lo strumento della spesa, se noi facessimo delle economie sopra l'organismo che deve in massima parte amministrare questo stanziamento.

Bisogna ricordare che nei posti più impervi, nelle residenze più disagiate le imprese private riescono a far vivere i loro tecnici, anche con le famiglie; bisogna ricordarsi che perfino nella Sila inospitale, dove si stanno costruendo magnifiche opere idroelettriche, vivono degli ingegneri di imprese private, mentre lo Stato non riesce a far vivere a lungo gli ingegneri neppure nei centri abitati del Mezzogiorno. Perché questo? Perché ben altre condizioni economiche fa lo Stato e fanno le imprese private ai loro tecnici. Io non dico che si debba equiparare completamente le condizioni della carriera libera e della carriera statale, perché noi dobbiamo chiedere soprattutto ai funzionari statali il sentimento del dovere e della fedeltà verso lo Stato; ma io credo anche che la differenza non debba essere poi troppo notevole, perché altrimenti si avvera fatalmente quell'esodo, che ha privato il Genio civile di tante delle sue migliori energie.

Ora non raccomanderò mai abbastanza all'onorevole ministro di insistere perché quello stanziamento, che è stato messo a sua disposizione per ricompensare gli ingegneri del Genio civile, sia mantenuto e sia anche aumentato. Non bisogna più che il compenso principale dell'ingegnere del Genio civile sia l'indennità, che non è commisurata al valore della sua prestazione, ma semplicemente al numero dei chilometri che percorre fuori sede. Bisogna invece che questo compenso sia commisurato alla sua prestazione professionale, ai risparmi che riesce a far fare allo Stato sopra i lavori che ha diretto, altrimenti, onorevoli colleghi, se non ci rendiamo conto di queste necessità fondamentali dei nostri lavori pubblici, io credo che quando fra 12 anni, o anche prima forse, quando saranno stati spesi, come spero, questi 15 miliardi, di cui oggi tanto parliamo,

noi dovremo fare questa amara constatazione: che dovremo lamentare lo sperpero di questo denaro, come oggi lamentiamo lo sperpero di quelli spesi nel passato.

Nella relazione ho accennato di non aver potuto, dato il momento in cui era giunta, prendere in esame una risposta dell'onorevole ministro delle finanze ad un quesito che gli era stato rivolto dalla Giunta del bilancio.

Lo faccio ora. Il quesito era importante in questo senso: che aveva relazione con la divisione del bilancio nei due grandi titoli, spese ordinarie e straordinarie, e con il modo di far fronte alle spese.

Come sapete vi sono nel bilancio dei lavori pubblici varie categorie di opere che vengono date in concessione e pagate con annualità.

Esse sono principalmente quattro; prima di tutto le categorie delle concessioni ferroviarie o tramviarie, le quali di massima sono iscritte nella parte ordinaria del bilancio; poi le opere di bonifica, le opere marittime, le opere di utilizzazione delle acque sia per traduzione di forze che per irrigazione.

Ora, all'infuori delle concessioni ferroviarie, il ministro delle finanze nel decreto dei 15 miliardi ha stabilito che ogni anno sia da stabilirsi il limite di impegni annuali che si possono contrarre per le varie categorie di opere ora elencate.

E nell'articolo 5, oltre questa necessità delle determinazioni degli stanziamenti annuali, è consolidato questo stanziamento per i due esercizi 1924-25 e 1925-26 nella cifra di 7 milioni e mezzo.

In una tabella annessa alla relazione si può rilevare che negli ultimi esercizi gli impegni annuali avevano superato molto questa cifra di 7 milioni e mezzo: si era arrivati, se non sbaglio, a 15 milioni nell'esercizio 1922-23 e a 27 milioni in quello 1923-24.

Vi erano state delle cause che avevano influito sull'aumento di questi stanziamenti: nel primo esercizio l'aumento era dovuto all'aggiornamento delle annualità per le bonifiche secondo i prezzi correnti, nel secondo all'assunzione degli impegni delle gestioni degli enti portuali.

Ma non credo che questa cifra di sette milioni e mezzo sia una cifra che tenga conto delle necessità della nostra politica in questa categoria di opere pubbliche. E perciò l'onorevole Giunta del bilancio aveva chiesto all'onorevole ministro delle finanze se egli credeva prima di tutto che in questi limiti dovessero essere comprese le concessioni idroelettriche che forse rivestono un ca-

rattere a parte, e poi se egli credeva che questo limite di sette milioni e mezzo fosse sufficiente per contemplare tutte le necessità di opere pubbliche in concessione, soprattutto di bonifiche per l'avvenire; l'onorevole ministro delle finanze ha risposto che egli ritiene effettivamente che entro questo limite di sette milioni e mezzo debbano trovar posto anche gli stanziamenti per annualità per concessioni idroelettriche e che crede che il limite sia sufficiente per l'esercizio venturo.

Io mi devo dichiarare non soddisfatto di questa risposta per due ragioni. Le concessioni idroelettriche si riferiscono a delle opere che sono dopo un periodo di concessione per 60 anni avocate a sè dallo Stato, tal quale come le concessioni ferroviarie che dopo un periodo di 50 anni ritornano a far parte del demanio dello Stato.

Non solo, ma anche per le concessioni idroelettriche noi abbiamo annualità che non sono calcolate sul costo delle opere, ma sono regolate da un criterio fisso, 40 lire per cavallo prodotto, così come per le concessioni ferroviarie si ha un limite massimo per le annualità stesse, in modo che non va completamente proporzionato al costo delle opere, ma al limite entro il quale si deve mantenere lo stanziamento dell'annualità.

Ora per questi due caratteri che sono molto simili credo che sarebbe opportuno inscrivere l'annualità per concessioni idroelettriche nella stessa parte ordinaria del bilancio dove sono iscritte le concessioni ferroviarie.

E vi sarebbe una questione più generale forse da porre, se cioè in genere le annualità per concessioni, qualunque esse siano, che sono fra gli impegni più essenziali del bilancio, perchè riguardano contratti fatti dallo Stato, siano da considerare nella parte straordinaria del bilancio o nella parte ordinaria.

Il ministro delle finanze afferma invece nelle sua risposta la natura temporanea dell'onere delle annualità per concessioni idroelettriche, essenzialmente diversa da quella delle sovvenzioni liquidate a favore di aziende esercenti pubblici servizi di trasporto. Mi permetta l'onorevole ministro di dubitare della fondatezza di questa distinzione.

Ma soprattutto mi permetta di dubitare che il calcolo che egli fa delle disponibilità per opere di bonifiche nel dodicennio sia esatto, e che gli stanziamenti possano corrispondere alle necessità

Infatti egli informa che nel riparto dei 15 miliardi sono assegnati alle bonifiche 709 milioni; più calcola che, ove si assuma per base un incremento annuo di 7 e mezzo per le concessioni, nel dodicennio altri 805 milioni sarebbero dedicati alle opere di bonifica; cioè in totale 1514 milioni. Io non comprendo come sull'ammontare del capitale retraibile ogni anno per 12 anni dell'annualità di 7.5 milioni, che ove si supponga un interesse del 6.5 per cento e un periodo di ammortamento di 50 anni rappresenta circa 100 milioni da impiegare ogni anno, cioè 12,000 nel dodicennio, il ministro riesca a determinare che alle bonifiche andranno esattamente 805 milioni. Temo, considerando che secondo il ministro devono essere comprese in questo limite anche le opere marittime, idroelettriche, di irrigazione eseguite per concessione, la parte che andrà alle bonifiche sia molto minore.

Temo che realmente alle bonifiche verrebbero destinati non più di 1,100 o 1,200 milioni tra stanziamenti annuali e capitalizzazioni di annualità.

In confronto di questo probabile stanziamento dobbiamo valutare i bisogni per le bonifiche. Vi è una necessità di 911 milioni per i lavori in corso, e che devono essere ultimati, ma oltre questi vi sono da iniziare bonifiche in Italia per 434 mila ettari. È difficile fare un apprezzamento sul costo di queste bonifiche da iniziare perchè si tratta di lavori sia nell'Italia settentrionale, che nell'Italia centrale e meridionale, i cui costi sono diversissimi, ma è certo che occorre un numero non piccolo di centinaia di milioni, forse due miliardi, e quindi il fabbisogno totale delle bonifiche che rappresentano un problema urgentissimo, come io vi dimostrerò, si aggira a qualcosa come sui due, e forse sui tre miliardi.

Per contro il ministro delle finanze ci dà nel prossimo dodicennio un miliardo o poco più. Ora mi dispiace che il ministro delle finanze non sia presente, perchè io ritengo che i criteri cui egli si ispira nella difesa dell'erario, siano di massima criteri vitali per le nostre finanze e per la ricostruzione dell'erario, ma io sento il dovere di far osservare all'onorevole ministro che le opere di bonifiche non si possono valutare con gli altri criteri di spese, perchè queste opere sono immediatamente redditizie per lo Stato, perchè esse procurano degli introiti alle finanze che superano notevolmente in breve volgere di anni l'importo delle annualità

che lo Stato si impegna di pagare. E in base a queste constatazioni di fatto, io credo che occorra temperare alquanto i criteri che sono d'altra parte vitali per l'ordinamento delle nostre finanze. Concordo nel criterio di impegnare il meno possibile i bilanci degli esercizi futuri, ma quando noi a questi bilanci con impegno odierno assicuriamo una rendita quasi immediata, perchè si tratta di rendita dopo dieci o quindici anni, io credo che si abbia questo diritto, anche a prescindere dalle considerazioni di utile morale e materiale per la Nazione che menzionerò ora.

Uno dei punti che è stato molto discusso della mia relazione è stato quello della opportunità di una classifica generale. Mi è stato fatto osservare che è impossibile voler adottare un carattere uniforme per tutta l'Italia, anzi dannoso, perchè toglie la visione della poliedricità di questi problemi, della infinita differenza fra regione e regione.

Non credo invece sia teoricamente impossibile fare una classifica generale e lo dimostro. Se noi facessimo in ogni provincia, come è stato tentato altre volte, ma con esito infelice, perchè mancava unicità di criterio, una classifica delle opere necessarie, adottando invece per tutta Italia gli stessi criteri, noi avremmo, sommando insieme tutte le statistiche provinciali, un quadro delle necessità nazionali divise per le varie categorie di opere.

Questa statistica è molto difficile a fare, perchè è molto difficile applicare l'unicità di criterio che è necessaria per renderne valevole il risultato. Quindi bisogna basarsi su induzioni, su ragionamenti, come ho tentato, con forze molto impari al compito, lo riconosco, di fare nella mia relazione. Ma non credo che questa fatica sia vana, prima di tutto perchè è tempo di finirla con una politica di lavori pubblici frammentaria che spesso ci ha procurato molte delusioni. E poi perchè è anche tempo, come dicevo poco fa, di preparare soprattutto l'organizzazione tecnica, ed è impossibile farlo se noi non sappiamo come specializzarla, perchè al giorno d'oggi la tecnica è essenzialmente specializzata. E allora, se una classifica generale delle opere pubbliche è utile soprattutto per questo problema di preparazione tecnica, io reputo che non vi sia nessun'altra opera pubblica così necessaria in Italia come la bonifica: bonifica intesa in senso molto lato, bonifica idraulica, bonifica agraria, bonifica umana. Perchè non dobbiamo dimenticare, e insigni igienisti lo hanno ricordato in questo

e nell'altro ramo del Parlamento, che la malaria è tuttora un flagello terribile in Italia. Noi abbiamo creduto che fosse un flagello oramai scomparso, ma purtroppo la guerra ci ha insegnato il contrario, e un nostro eminente collega in un suo mirabile discorso nell'altra discussione del bilancio dei lavori pubblici ci ha ricordato che vi è purtroppo una recrudescenza spaventevole. Abbiamo in Italia 2 milioni circa di malarici, noi abbiamo in Italia 9 milioni di ettari in cui imperversa più o meno violenta la malaria e di questi cinque milioni nel Mezzogiorno. Abbiamo 58 provincie, su 70, in cui vi sono dei fenomeni malarici, abbiamo 2173 comuni su 9203 in cui occorre la difesa malarica.

Ora vi sono diverse forme per questa difesa. La cura del chinino, che una volta sembrava fosse addirittura specifica, comincia fra i sanitari stessi a sollevare dei dubbi. E si è giunti perfino a delle conclusioni che sembravano una volta paradossali: che vi può essere la zanzara anofele senza la malaria, come vi può essere la malaria senza la presenza delle zanzare. In questa incertezza di criteri, che certo obbliga ad un nuovo esame fondamentale del problema, anche i più scettici affermano che il rimedio più sicuro è quello della bonifica, sia essa idraulica che agraria. Quindi io credo che, anche all'infuori di ogni valutazione economica del problema, valutazione che è importantissima, e che s'impone al nostro spirito quando leggiamo alcune cifre statistiche dei predetti delle bonifiche della Valle Padana, noi dobbiamo pensare che la bonifica rispecchia veramente una necessità fondamentale dell'avvenire della nostra razza e che ad essa debbono essere date tutte le cure perchè questo flagello della malaria, che è il flagello forse più grave che abbiamo in Italia attualmente, scompaia e al più presto.

Ma, affermata la necessità della bonifica, occorre pensare come essa deve essere attuata. Tutti ormai si è d'accordo che è stato commesso un errore fondamentale nel voler portare la preparazione tecnica della Valle Padana nell'Italia centrale e meridionale, dove il problema è ben differente. Da tutti è stato rilevato che il problema della bonifica è nell'Italia settentrionale un problema direi quasi alpestre, in quanto abbiamo dei monti che avranno bisogno di sistemazione, ma che non sono degradati, ed abbiamo bonifiche molto lontane da questi monti, che non risentono l'imperversare diretto delle acque dei monti.

Nell'Italia meridionale, nell'Italia centrale, il problema deve essere osservato sotto tutto altro aspetto. Abbiamo un problema che direi appenninico di immediata rispondenza tra monte e piano, in cui le acque che provengono dai monti che sono per lo più in completo disordine dal punto di vista idraulico, irrompono nella pianura, e distruggono qualsiasi difesa.

Occorre quindi in tutta l'Italia appenninica, che come vi è nella offesa delle acque, anche nella bonifica vi sia questa immediata corrispondenza tra monte e il piano. Vale veramente per essa quel concetto di comprensorio che il collega Serpieri ha introdotto nella sua bella legge sopra la bonifica agraria. Ma se vi è una differenza tecnica di bonifica, non credo che vi sia una differenza umana di bonifica, nel senso che credo che, come nell'Alta Italia il bonificatore principale è stato l'agricoltore, perchè solo esso ha saputo unire la bonifica idraulica a quella agraria, io credo che anche nell'Italia centrale e meridionale sarà solo l'agricoltore che saprà veramente redimere la sua terra.

Si è osservato che quest'opera dell'agricoltore, che non si può svolgere che per mezzo dei consorzi, è un'opera che è quasi impossibile nell'Italia meridionale perchè vi manca ancora quel senso di solidarietà che è diffuso invece nell'Italia settentrionale. Ora io debbo osservare che proprio dall'Italia meridionale ci viene l'esempio della più completa legislazione in materia idraulica e in materia di bonifica che sia stata finora tentata, e che forse, anzi senza forse, è stato un grave danno che lo Stato italiano non abbia seguito, perchè proprio nell'Italia meridionale vigeva quel principio del comprensorio, della unicità di tutte le specie di bonifica, e della giurisdizione di un solo ente sopra queste diverse specie che ora cerchiamo di introdurre nelle nostre leggi. Ora io credo che sia impossibile che in questa terra che ha visto sorgere il concetto che oggi il collega Serpieri ha cercato di codificare, non riesca ad attuarlo principalmente per mezzo dei suoi agricoltori, sorretti, sia pure, con vigile cura dallo Stato.

Ma io non credo neppure che noi in questa opera di bonifica ci si debba basare sopra una sola forma di esecuzione: io credo che sia anche opportuno di mantenere la figura del concessionario, diremo, industriale quindi che, è utile che nel decreto sopra le bonifiche agrarie sia stata escogitata una norma per rendere possibile a questi concessionari l'esplicito di terre appartenenti a qualche

proprietario che si renda assolutamente refrattario alla idea di bonifica, e che sia da conservare, forse migliorato, forse circondato dalle dovute cautele, questo principio.

PAVONCELLI. È quello che si vuole! Maggiori garanzie!

CASALINI VINCENZO, *relatore*. È quello che dico. Ma io credo che il problema delle bonifiche sia un problema così vitale, così importante per tutta la Nazione e che noi dobbiamo ricorrere a tutte le forze attive perchè sia portato a compimento; in una sola forza ho completa sfiducia: quella diretta dello Stato, perchè lo Stato non riuscirà mai a riunire insieme la bonifica agraria e la bonifica idraulica, ed abbiamo esempi, di cui onorevoli colleghi voi potete accertarvi anche uscendo da qui, allontanandovi non molto dalle porte di Roma, di magnifiche bonifiche complete non solo di canali ma anche di macchinari che sono inattivi, con canali rovinati, perchè dopo che lo Stato ha profuso milioni è mancata la corrispondente opera dell'agricoltore!

Voce a sinistra. Basta andare a Maccarese!

CASALINI VINCENZO, *relatore*. Proprio a Maccarese!

Quindi, tolti i casi particolari in cui, essendo le bonifiche troppo costose o essendo limitate a piccolissimi comprensori che non sono economicamente bonificabili con un buon reddito, in cui è necessario l'intervento dello Stato perchè nessun consorzio potrebbe assumersi tali oneri, io credo che si debba ricorrere sia alla concessione di tipo industriale, sia al consorzio.

Del resto, qui stesso, in Parlamento, noi abbiamo esempi rappresentativi che anche nel Mezzogiorno d'Italia, quando si è voluto veramente la bonifica, è stata l'iniziativa privata ad attuarla sia pure considerando questo compito come un compito che trascendeva dalle forze di una generazione un compito che legava l'una all'altra le generazioni in quanto era un compito che aveva un'attinenza con la natura stessa del possesso fondiario; abbiamo qui, tra i nostri colleghi, nomi gloriosi della bonifica del Mezzogiorno, nomi che ricordano tradizioni famigliari che han perpetuato di padre in figlio questo compito magnifico, e che hanno veramente risolto quei pochi casi di bonifica idraulica ed agraria che hanno trovato risoluzione completa nel Mezzogiorno.

Diversi appunti sono stati fatti alla mia relazione poichè si è creduto scorgervi una specie di avversione per il problema stradale, una considerazione non abbastanza adeguata di questo problema.

Io ho ascoltato con molta attenzione le parole dell'onorevole Jung, stamattina.

Non nego che in alcune regioni, il problema stradale assurga a una importanza eccezionale, ma forse troverei qualche osservazione da fare a certi criteri, a certe affermazioni troppo recise dell'onorevole Jung, per il quale senza la strada non si può fare una bonifica agraria, senza la strada non si può introdurre una coltivazione intensiva. Io credo che questa coltivazione si possa introdurre anche senza una strada a fondo artificiale nella prossimità; io credo che la coltura intensiva abbia soprattutto bisogno di un decentramento delle popolazioni rurali, abbia soprattutto bisogno di facilitazioni di credito agrario, abbia soprattutto bisogno di una sanità, almeno relativa, dell'ambiente agricolo. Queste sono le necessità, molto più vitali che quella della strada, per la bonifica agricola.

Ed io ricordo che nell'altro ramo del Parlamento, un meridionale, l'onorevole Ciccotti, faceva presente che prima d'ogni altra necessità nelle pianure della Basilicata vi era quella di mandare le macchine, anche senza che ci fossero le strade; delle macchine per poter permettere l'aratura, per poter permettere una prima coltivazione della terra. Egli anche crede che, prima d'ogni cosa, sia necessaria la bonifica. Quando la bonifica sarà avviata, quando essa avrà una consistenza, quando essa permetterà un principio di abitazione delle campagne, allora, sì, potrà subentrare la strada, anzi allora sarà necessaria la strada.

Del resto, l'onorevole Caprino è concorde, credo, in questo mio apprezzamento, quando egli reclama per la sua Sardegna, dove anche il problema stradale ha una importanza non lieve, non solo la strada, ma anche le provvidenze che permettessero il sorgere vicino alla strada di centri abitati, facendo rilevare che la strada, senza che sia percorsa da veicoli, che la strada che non serve a dei veri bisogni degli abitati rurali, è destinata prima o dopo al decadimento, è un inutile carico sopra le finanze comunali.

E io ho presente che anche nell'altra discussione dei lavori pubblici, alcuni dei nostri colleghi hanno denunciato il caso di strade costate centinaia di migliaia di lire al chilometro, che ora giacevano nel più completo abbandono, abbandono causato, sì, dalle disastrose condizioni degli enti locali, ma soprattutto dal fatto che esse non potevano servire a un traffico esistente, perchè rappresentavano, relativamente alle condizioni generali della località, una spesa che nel momento

attuale era superflua, che sarebbe forse reditizia in un avvenire più o meno lontano, ma che era stata anticipata nel tempo.

È per questo, onorevoli colleghi, che io credo che la strada non sia la necessità assoluta di molte delle nostre provincie, che si trovano in condizioni economiche meno floride. Essa va considerata nel grande quadro della economia di queste zone e non si può credere che la strada possa da sé sola portare il benessere.

Sono giunto a quella che forse è la parte più difficile di queste mie osservazioni, per cui vorrei veramente possedere la eloquenza di cui l'onorevole Canelli ieri ci ha deliziati. Vengo a rispondere personalmente ad alcuni miei egregi oppositori, che hanno dissentito profondamente da me nella impostazione generale del problema dei lavori pubblici in Italia.

L'onorevole Canelli mi ha fatto osservare che la strada aveva una importanza molto maggiore di quella che io le attribuisco, ma potrei constatare che nel suo affascinante discorso egli non ci ha parlato mai della strada. Egli ci ha parlato di altre necessità ben più vitali per la sua Puglia, dell'acquedotto, delle fognature, egli ci ha fatto presenti queste come necessità vitali delle sue terre.

Un altro collega, l'onorevole Starace, anch'egli appartenente a quella generosa terra di Puglia, ci ha fatto osservare che alle viabilità bene o male era stato provveduto.

BARBARO. Ma quella è pianura!

CASALINI VINCENZO, relatore. Intanto il rappresentante egregio di questa regione diceva che la viabilità non era una necessità principale, ma che vi erano problemi ben più importanti.

Ma sopra tutto si è dichiarato avversario dei miei concetti l'onorevole D'Alessio. Io sono stato molto contento che l'onorevole D'Alessio abbia espresso criteri completamente diversi dai miei, perchè a me piace, forse anche eccessivamente, il contrasto delle idee.

Però di una cosa mi dolgo coll'onorevole D'Alessio, ed è che egli non abbia saputo sentire attraverso le mie parole, attraverso anche a quelle che possono essere mie considerazioni sbagliate circa il problema generale dei lavori pubblici, che anch'io desidero vivamente che il problema meridionale abbia una soluzione, che anch'io ho cercato di portare la mia piccola pietra a questo edificio che pesa gravosamente su tutta la nostra vita nazionale.

Avrei voluto che egli sentisse che anch'io ardo di questa stessa fiamma di cui egli e tanti suoi colleghi meridionali ardon.

L'onorevole D'Alessio ha fatto innanzi tutto un appunto alla mia relazione credendo di scorgere una inesattezza contabile in una statistica sulle bonifiche. Ho rifatto il calcolo ed ho dovuto constatare che i miei dati sono giusti. Ho voluto notare questa piccola cosa, non per sodisfazione di vanità personale, ma semplicemente perchè se i criteri della mia relazione sono una cosa in parte assolutamente personale, tengo però a dichiarare che essa è fatta con piena coscienza come era mio dovere, per corrispondere all'incarico affidatomi dell'onorevole Giunta del bilancio. Quindi anche una lieve svista o imperfezione in statistiche che sono molto delicate, perchè considerano questioni spinose, sarebbe stata non desiderabile e forse censurabile.

L'onorevole D'Alessio ha fatto anzitutto la questione pregiudiziale sull'opportunità di porre nella relazione dati che possano agitare questioni più o meno simpatiche fra rappresentanti delle varie regioni. Io credo che in questa Camera, pervasa dallo spirito di unione che ci ha fatto vincere la guerra, si possano sollevare certe questioni che forse in altri tempi sarebbe stato imprudente sollevare.

Desidero rilevare che linea fondamentale della mia relazione, è la considerazione del problema meridionale non come problema del Mezzogiorno, ma come problema nazionale, perchè è assolutamente necessario per la prosperità dell'Italia, che questa nostra nazione occupi il posto che le spetta nel mondo, che essa non debba essere costituita da due tronconi separati, ma da un unico insieme che avrà, sì, delle differenze di prosperità, ma non troppo notevoli come nel momento attuale.

Data questa linea generale, data tutta la parte che dedico nella mia relazione al problema meridionale, doveva essere intuitivo che se ho riportato delle statistiche, ciò non ho fatto per considerazioni regionalistiche; ma per indagare come mai questi denari che sono stati spesi in misura rilevante date le condizioni dello Stato italiano, soprattutto nei primordi, abbiano avuto così scarso rendimento; e questa è la ragione che mi ha fatto citare alcune statistiche e rilevare che la soluzione di questo problema che ci assilla non sta solo nel chiedere nuovi stanziamenti, ma anche nel saper disporre veramente un piano organico di lavori.

Ora se l'onorevole D'Alessio ha creduto di farmi l'appunto di essere unilaterale e quindi di non avere compreso il problema che tormenta le regioni nobilissime che egli e i suoi colleghi rappresentano, io credo di dover fare a lui un altro appunto, *absit injuria verbis*, per quanto egli disse ieri.

Creda, onorevole D'Alessio, che se io sono unilaterale, ella è alquanto passatista, nelle sue considerazioni sui lavori pubblici sia perchè cita come principale necessità della sua terra, di cui deploro anch'io lo stato di depauperazione profonda, gli acquedotti, sia per altre ragioni che appresso esporrò. Ella ha detto con accenti, che hanno avuto rispondenza in tutte le nostre anime, che troppi degli abitanti della Basilicata hanno dovuto emigrare e lasciare le loro case, che vi è persino l'esempio di un intero villaggio che ha tolto il tetto alle proprie abitazioni per fuggire da quella terra che era diventata ormai inospitale.

Ma perchè questi abitanti della Basilicata hanno abbandonato la loro terra? Non è per la mancanza di acqua potabile, non è neppure per le deplorevoli condizioni dell'edilizia tormentata troppo dalla natura del terreno.

Queste condizioni erano purtroppo ormai perpetuate da diversi secoli in Basilicata. Quello che ha spinto i vostri compaesani ad emigrare e lasciare questa terra diventata ingrata per loro è che essi non vi trovavano più i mezzi per la loro sussistenza, che dovevano fare diecine di chilometri per trovare un pezzo di terra coltivabile ed ogni anno si rinnovava la tragedia di intere popolazioni calate dai monti al piano a fare la mietitura e un po' di cultura agricola, che tornavano al monte coi germi della malaria fatale per essi nel sangue. Questa è la necessità della Basilicata, come della Calabria, quella di riuscire a redimere l'economia generale e portarla a un livello superiore, in modo da dare alla popolazione le opere indispensabili per le elementari necessità della vita, ma anche i mezzi di sussistenza ancora più indispensabili.

Onorevole D'Alessio, credo che ella abbia un altro concetto che non sia moderno, ed è questo: che solo l'iniziativa di concessionari industriali possa veramente creare i lavori pubblici nel Mezzogiorno.

O questa, o l'iniziativa dello Stato.

Ora siamo d'accordo in un principio, e cioè che vi sia necessità di interporre tra la tarda azione dello Stato e gli interessi dei

cittadini gli interessi di una terza persona che si faccia esecutrice delle opere, che obblighi l'Amministrazione ad attuare i provvedimenti stanziati nel bilancio.

Ma io non credo che questo compito debba essere nella maggior parte dei casi assunto da un concessionario industriale.

Ho già espresso prima, che io credo nel promettente risveglio delle energie locali del Mezzogiorno, risveglio capitanato da un conterraneo suo, onorevole D'Alessio, il dottor Lacava, al quale mando il mio plauso; io credo che solo da questo promettente risveglio si possano attendere risultati concreti, e che invece l'attendere tutto dalla provvidenza dello Stato oppure dalla volontà di guadagno di un concessionario, sia una visione non attuale del problema così tormentoso che ci preoccupa.

L'onorevole Jung ha trattato del problema delle strade della Sicilia. Ho già detto prima che le sue argomentazioni meritano un'attenta considerazione; egli ha creduto anche di dimostrare che i miei calcoli sopra la ripartizione della spesa di bonifica fra Italia settentrionale, centrale e meridionale, sono completamente errati.

Egli riconosce che nell'Italia settentrionale si sono pagati 196 milioni per opere di bonifica, che in quella centrale se ne sono pagati 128, in quella meridionale e insulare 125, ma l'onorevole Casalini — egli dice — non ha tenuto conto di questo fatto: che altra cosa è la spesa, altra i pagamenti, perchè le opere pubbliche, e soprattutto le bonifiche si eseguono in due modi: o a carico dello Stato, con pagamenti iscritti sui consuntivi annuali, oppure con contratti tra lo Stato e terzi concessionari, e in tal caso l'onere dello Stato si riparte in annualità.

Secondo l'onorevole Jung, non avendo io tenuto calcolo degli impegni dello Stato per le annualità di concessione, ho fatto dei calcoli errati. Egli faceva presente che gli impegni vigenti per annualità da corrispondersi negli esercizi futuri sono di 902 milioni per l'alta Italia, di 127 per l'Italia centrale, di 106 per l'Italia meridionale e insulare.

Aggiungendo quindi questi impegni sui bilanci futuri alle spese già pagate nei bilanci passati, si capovolgeva interamente la mia statistica.

Osservo all'onorevole Jung che non credevo che egli, che è un profondo conoscitore dei bilanci dello Stato, mi potesse calcolare come spesa per le bonifiche la somma degli stanziamenti futuri.

Io credo che tutti i bonificatori dell'alta Italia sarebbero ben lieti che lo Stato, invece di pagare in cinquanta annualità, pagasse al giorno d'oggi, inscrevendo i fondi relativi sopra il bilancio di previsione di quest'anno.

D'ALESSIO FRANCESCO. Ma si è fatto il costo unitario per ettaro! Lei ha utilizzato quella cifra minore per fare il costo unitario per ettaro!

CASALINI VINCENZO, *relatore*. Voglia attendere l'onorevole D'Alessio la fine delle mie considerazioni. Se avesse fatto attenzione a quanto dicevo, l'onorevole Jung non avrebbe affermato che le bonifiche costano per l'Italia settentrionale altri 902 milioni, perchè questi 902 milioni rappresentano una forma di pagamento che è comoda allo Stato, perchè differisce una spesa nel futuro, ma la cifra di 902 milioni non rappresenta l'onere attuale, ma sarebbe riscattabile al giorno d'oggi, se lo Stato volesse riscattarla, con qualche cosa come 300 milioni, rappresentanti il capitale cui corrisponde la somma di 902 milioni diluiti in 50 anni. Ora rivedendo le cifre date dal collega Jung con questo criterio, credo che invece l'onere nelle differenti regioni d'Italia, volendo calcolare anche gli impegni, si possa così valutare: per l'Italia settentrionale, pagamenti già fatti per lavori diretti 173 milioni, per concessioni 23 milioni, valore attuale di impegni per concessioni 281 milioni, cioè in totale 447 milioni; per l'Italia centrale, per lavori diretti 94 milioni, per concessioni 34 milioni, valore attuale degli impegni per concessioni 40 milioni, quindi 168 milioni in totale; per l'Italia meridionale, pagamenti eseguiti per lavori diretti 323 milioni, per concessioni 2 milioni, valore attuale degli impegni per concessioni 33 milioni, e cioè totale 358 milioni. Come vedete, egregi colleghi, di fronte a 477 milioni che io valuto e che evidentemente sarebbero da spendere al giorno di oggi, se lo Stato volesse riscattare le annualità future delle opere per concessioni, abbiamo 168 milioni per l'Italia centrale e 358 milioni per l'Italia meridionale.

Io non scendo a confronti dettagliati delle cifre, ma dico semplicemente questo, che di fronte al rendimento del costo delle opere immense di bonifica dell'Italia settentrionale, impressiona lo scarso rendimento del costo delle opere di bonifica dell'Italia meridionale, e quindi rimane giusto il rilievo che io facevo anche qualora si modificano le cifre tenendo conto degli impegni futuri ed è giusto che questa considerazione resti pre-

sente davanti alla mente di chi ha la responsabilità dell'amministrazione dei lavori pubblici, affine di evitare gli errori del passato.

L'onorevole D'Alessio ha detto poco fa che io avevo fatto un calcolo per ogni ettaro bonificato, e che le cifre esposte dall'onorevole Jung alteravano profondamente questa statistica. Ora, con le correzioni che credo di apportare, e che ritengo sieno eque, alle cifre esposte dal collega Jung, la sproporzione che ho notato resta sempre, quando si considera questa differenza di utilizzazione delle bonifiche.

Ma, onorevole D'Alessio, vi pongo un altro quesito, ed è questo. Voi sapete che in tutte le bonifiche dell'Italia settentrionale, lo Stato, dopo non lungo volgere di anni realizza una somma di entrate sotto diversi titoli — sia per imposte dirette, sia per imposte indirette, sia per imposte personali ma sempre per ricchezza creata da queste bonifiche — che è molto superiore a quella che rappresenta la rata dell'annualità di concessione ed allora vi dico: è giusto valutare queste somme che saranno spese nel futuro dello Stato, ma compensate da introiti ad esse molto superiori, è giusto considerarle come effettiva spesa sostenuta dallo Stato per le bonifiche?

O non è invece equo considerare come spesa reale solo quella dei pagamenti effettuati realmente sinora dallo Stato come avevo fatto nelle mie statistiche.

Onorevoli colleghi, io ho terminato. Credo di avere nel compito che mi è stato affidato di relatore dei lavori pubblici, portato l'animo di un cittadino italiano e con considerazioni regionali; ma permettetemi di osservare che io prima di tutto ho creduto, imitando in questo l'esempio dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, di impormi quella virtù di rinuncia che l'onorevole Jung patrocinava questa mattina in tutti noi, per risolvere veramente i problema assillanti dei lavori pubblici che ci stanno dinanzi non antepo- nendo quelli interessanti la mia terra, come la navigazione interna e le ferrovie dei valichi alpini ad altri che nell'economia generale della Nazione mi sono sembrati più urgenti.

Ora, dopo di aver dato questa prova del come intendo il problema generale dei lavori pubblici, al di sopra di qualsiasi considerazione regionale, permettetemi di ritornare ad avere l'animo regionale, ad avere sopra tutto l'animo di un abitante di quella terra veneta, che in questo ultimo volgere di tempo ha sperimentato, come forse nessun'altra regione d'Italia, l'unità inscin-

dibile della nostra Patria; di quella terra che nei giorni dolorosi e gloriosi dell'ultima guerra ha visto, frammischiato alla sua popolazione civile, il grigio verde portato dai soldati di tutte le regioni d'Italia di quella terra che ha in custodia il più bello e più santo monumento della nostra guerra, l'insieme di tutti i cimiteri, che segnano il suo e il nostro confine, siano essi i piccoli cimiteri di montagna che dormono nei lunghi mesi invernali sotto la candida coltre, siano essi quelli che risentono l'ardore della pietraia infocata del Carso, siano quelli che ascoltano la canzone del Fiume ormai sacro alla Patria. Sopra le croci di questi cimiteri stanno segnati nomi di tutte le regioni d'Italia. È per questo forse che noi veneti, che abbiamo visto cadere per la grandezza d'Italia, ma anche per la difesa della nostra terra, fratelli di tutte le parti d'Italia, sentiamo più profondamente che altri la necessità di questa sacra unione, di questa santa solidarietà.

Io credo, onorevoli colleghi, che voi non dissentite da questo, che è un punto di vista ormai nazionale; ma io sono soprattutto sicuro che voi, camerati fascisti, che avete voluto nel torbido dopo guerra ancora alimentare quella sacra fiamma di solidarietà nazionale che avevamo acquistata nelle ore dolorose e nelle ore gioiose della lotta, voi soprattutto saprete applicare e difendere questo principio di solidarietà nazionale. (*Applausi — Congratulazioni*).

D'ALESSIO FRANCESCO. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Lo indichi.

D'ALESSIO FRANCESCO. L'onorevole Casalini ha rievocato opportunamente nella chiusa del suo discorso le benemerienze del Veneto che custodisce coi morti di tutte le regioni anche il cuore memore di tutta l'Italia.

È lo stesso ricordo del Veneto angosciato dalla terribile sventura della invasione nemica, che ieri, quando volli prendere la parola in questa discussione, mi rassicurava che sarei ben rimasto al di sopra delle querimonie particolaristiche e che nessuno avrebbe in me intravisto l'unilaterale, e peggio ancora il passionato, difensore di una preconcepita tesi regionalistica.

Poichè non ne feci giammai ostentazione, mi sia lecito ora ricordare che, fra i miei ricordi più cari, ho il diploma di benemerente decretatomi per l'opera da me spesa a vantaggio dei profughi veneti e per la ricostituzione delle terre liberate.

Mi sia concesso di ricordare altresì che fu mia la proposta in seno alla quinta Sottocommissione del dopo-guerra per la istituzione del Ministero delle terre liberate, del cui progetto ebbi l'onore di essere relatore e che il primo progetto della legge per il risarcimento dei danni di guerra, ispirato a criteri ben più larghi di quelli poscia prevalsi, fu da me studiato in una Commissione composta di insigni personalità venete, che poterono avanzarmi per intelletto e dottrina, ma non per larga e cordiale valutazione delle esigenze — divenute di importanza nazionale — di quelle nobili popolazioni.

E ancora il decreto del 1º febbraio 1918 contenente lo stato giuridico dei profughi veneti fu da me redatto con cuore, che molti allora, riconobbero fraterno. Lungi quindi dal mio pensiero qualsiasi sentimento che ci possa dividere, è vivo rammarico nel mio cuore di italiano, che altri non si sia del pari studiato, pur nella forma, di togliere ogni pretesto a dissensi e a diffidenze regionali.

Ieri sera ho portato, onorevole relatore, delle cifre che ho rilevato esclusivamente dalla vostra relazione. Il dissenso fra noi può essere sulla maniera di interpretare queste cifre, od impostarle ad un certo fine di ragionamento; ma sulla verità obbiettiva nessuna smentita può colpirmi, perchè, data la fonte cui io attinsi, se errori vi sono, questi errori non sono a me imputabili.

Io ho fatto questa semplice considerazione, considerazione che prima di essere suggerita dalla statistica mi era suggerita dal buon senso. Se è vero che in una tabella allegata alla relazione (allegato 8) parlando dei costi delle sole bonifiche tuttora in corso per concessione al 30 giugno 1923 si giunge ad una cifra assai superiore a quella che è presa a base del ragionamento a pagina 30 della relazione, là dove si vogliono contrapporre i costi della bonifica in una o nell'altra parte d'Italia, egli è certo che uno dei due dati è errato. O è errato quello della pagina 30, nel senso che io credetti di intuire e che stamane l'onorevole Jung ha dimostrato esatto, e cioè che si rappresenta come totale di spesa una parte soltanto della spesa (le annualità delle concessioni effettivamente erogate), o è errato quello della tabella allegato 8, se non erro, in quanto per soli lavori concessi e tuttora in corso registra un costo (e cioè una spesa) di tanto (e ragionevolmente) superiore!

E, in realtà, sono i dati dell'allegato 8, per quanto pur essi incompleti (perchè non si

riferiscono alle opere già compiute dal 1862 e tiene presenti soltanto le concessioni tuttora in corso), che vanno tenuti presenti.

Nè vale obiettare che tale spesa non sia stata effettivamente erogata, perchè ai fini di stabilire quanto sono costate le bonifiche compiute nel nord, di fronte a quelle non compiute nel sud, non importa che si tratti di lavori pagati o non pagati, basta che si tratti di lavori eseguiti per un dato importo. Nè io nei miei dati mi sono riferito all'importo presunto dei lavori da compiere. Ma siccome nella tabella sono distinti i lavori compiuti fino ad una data epoca (1924) coi prezzi aggiornati da quelli da compiere, la distinzione si può fare benissimo ed io l'ho fatta, mentre è nella relazione che, certo per involontario equivoco, si è presa come costo delle bonifiche del nord una cifra molto inferiore e se ne sono desunte delle illazioni, che, appunto perchè fondate su cifre non pacificamente esatte, feriscono di più la nostra anima meridionale.

Del resto, onorevoli colleghi, questo rilievo io facevo *per incidens* e per la serietà del dibattito; perchè dal mio punto di vista, se io avessi avuto una tesi da sostenere, mi sarebbe valso di più appigliarmi alle cifre quali sono esposte nella relazione (a pag. 30) che non a quelle da me già intuitivamente corrette e poscia con elementi di positiva esattezza rettificcate dall'onorevole Jung.

La mia tesi, che voi dite passatista, è stata questa: finora la concezione della bonifica nel Mezzogiorno come fine a sè stessa si è dimostrata una concezione erronea.

Ora, quando voi constatate che si sono spesi oltre trecento milioni senza utili risultati, io potrei prendere il vostro dato come una dimostrazione eloquente che l'esperimento tentato è stato fallace.

Avranno concorso magari altre cause di errore; ma quando non è possibile discriminarne la influenza, ed invece ci si trova di fronte a centinaia di milioni spesi senza utile risultato, è lecita la preoccupazione che nel Mezzogiorno d'Italia la bonifica perseguita come fine a sè stessa, senza considerare le condizioni essenziali per la vita e la sicurezza degli abitanti, rappresenti per lo meno un'opera prematura e destinata tecnicamente a fallire.

Passatista, se volete, ma amante della mia terra e amante del popolo che rappresenta, perchè io non posso non intendere il grido di dolore che viene da quelle regioni. Orbene, questo popolo intende la soluzione del suo problema come soddisfazione di quei bisogni, che esso avverte individualmente

più immediati ed urgenti: e quando così lunga fu l'attesa, anche politicamente si impone di graduare i problemi secondo la possibilità maggiore di loro rapida soluzione. Meglio provvedere a singoli bisogni subito e sicuramente, anzichè intraprendere nuovi tentativi, che l'esperienza non incoraggia, per la soluzione integrale di problemi complessi.

C'è la malaria, voi dite, ma c'è anche il tifo, quasi permanente e generalmente diffuso. Il tifo significa mancanza d'acqua. Ed è davvero una strana maniera di amarci quella di imporci di non liberarci dal tifo sin quando a traverso la bonifica non potremo debellare anche la malaria.

È curiosa maniera di eccitare la iniziativa del popolo meridionale, quella di tener conto per il programma delle opere pubbliche da eseguirsi da noi della graduatoria delle sensibilità dei bisogni, che si è formata nel Nord in condizioni tanto, ma tanto diverse.

Guardiamo, adunque, la realtà che è attuale. Essa ci rivela che le nostre popolazioni hanno il loro programma che corrisponde ai loro bisogni. Rispettiamolo. E vengo all'ultima parte. Me lo consenta l'onorevole Casalini, che io ripeta che torna a traverso questo dibattito, ancora di moda la disputa se sia nato prima l'uovo o prima la gallina. Ci vogliono prima le strade che debbono servire la bonifica e poi le bonifiche che debbono incrementare il traffico nelle strade; prima l'acqua per alimentare l'uomo o le bonifiche per ottenerne i prodotti economici che all'uomo debbono rendere men grama l'esistenza?

Oggi è una oziosità discutere delle origini: siamo tutti di accordo che occorrono del pari, l'acquedotto, le strade e le bonifiche. Noi non rinunziamo a nulla. Ci limitiamo in questo momento ad una questione di precedenza. Ma — lo riaffermiamo ben fortemente — noi vogliamo tutto quanto è necessario per la nostra esistenza e per il nostro progresso, secondo una successione indicata dalla urgenza della sensibilità fisico-psichica dei bisogni combinata coi dettami della tecnica di esecuzione delle varie opere. (*Approvazioni*).

BARBIELLINI-AMIDEI. Ma noi paghiamo.

TORRE ANDREA, *presidente della Giunta del bilancio*. Ma voi non avete i bisogni delle altre regioni. (*Interruzioni*).

D'ALESSIO FRANCESCO. Un altro punto di contrasto si riferisce al così detto spirito di iniziativa del popolo meridionale.

Io non metto dubbio che ove questo spirito di iniziativa fosse vigile ed attivo sarebbe opportuno metterlo a profitto anche da noi per sollievo dell'attività dello Stato. Ma io dico che non bisogna distruggere il Mezzogiorno solo perchè manca del tutto o non è adeguato lo spirito di iniziativa del suo popolo.

Le leggi italiane nei più disparati campi, da quelle per opere pubbliche a quelle sull'istruzione elementare, sono di solito fatte in base al presupposto della iniziativa degli enti locali o dei singoli interessati. Ingegnoso modo per lasciarci... a bocca asciutta!

È anche questo il dono che ci viene dall'euritmia. La pietanza del contributo o dell'intervento dello Stato si accompagna, per legge, ordinariamente al contorno della iniziativa locale. E guardate logica delle leggi, coloro che hanno più iniziativa e quindi meno abbisognano del contributo statale, per ciò stesso ne ottengono di più e gli altri che non possono scodellare il contorno dello spirito di iniziativa perdono anche la pietanza dell'aiuto statale, che sarebbe per essi essenziale nutrimento! (*ilarità*).

Eccovi un esempio: Il Mezzogiorno ha l'analfabetismo prevalente. L'istruzione è dichiarata obbligatoria. Invece le scuole elementari vengono costituite soltanto se gli enti locali forniscono gli ambienti e le suppellettili.

Se gli enti locali non forniscono tutto ciò — e molte volte si trovano in condizioni di non poterlo fare — perdono anche le nuove scuole. Ora, in realtà, se questo spirito di iniziativa non c'è, bisogna trovare qualche cosa che tenga luogo di esso; almeno fino a quando non si sarà ottenuto che esso sorga e si sviluppi.

Non ho difeso le concessioni a privati intraprenditori e il mio pensiero è stato frainteso. Ho detto concessione ad enti pubblici (province, comuni, nuovi enti parastatali), per stabilizzare e fermare gli stanziamenti di bilancio e per impedire gli storni. Ho indicato tale mezzo, quello della creazione di un ente pubblico nel cui bilancio si possa trasportare lo stanziamento fatto dallo Stato, come unico mezzo per impedire che lo stanziamento resti esposto alla mutevolezza della fluttuazione dei Governi e delle preoccupazioni parlamentari! Se altro diverso rimedio vede l'onorevole relatore me lo indichi.

CASALINI VINCENZO, *relatore*. Ma occorre sempre lo spirito di iniziativa!

D'ALESSIO FRANCESCO. Ma si tratta di un ente pubblico, che può essere ammini-

strato e comunque in ogni caso vigilato dallo Stato.

E debbo ancora fare una dichiarazione personale. Non ho mai pensato che l'onorevole Casalini nutrisse sentimenti personali avversi al Mezzogiorno, perchè altrimenti, non gli avrei dato il mio voto per la nomina a relatore del bilancio e avrei ostacolata la approvazione della sua relazione, che invece io ho lodata per l'acutezza delle indagini tecniche, pur dissentendo dalla fondamentale sua impostazione politica.

La sua buona fede è fuori dubbio, i suoi sentimenti verso il Mezzogiorno debbono ritenersi anche fuori di discussione, e tutti gli dobbiamo riconoscenza per la esplicita riconferma, che ne ha dato or ora.

Io ho rilevato soltanto la unilateralità della sua concezione programmatica, dovuta, credo, alla circostanza che non abbiamo ancora avuto il piacere di avere l'onorevole Casalini nostro ospite in quelle derelitte contrade. Noi ci auguriamo che egli, insieme con l'onorevole ministro dei lavori pubblici, venga presto e si trattenga tra noi. Così noi potremo dimostrargli il fondamento di ragione del nostro appello e, nella prossima discussione del bilancio dei lavori pubblici, lo avremo senza dubbio buon alleato; mentre se vi sarà gara tra le cento città per acquisire la triste veste di cenerentola d'Italia, al di sopra di ogni disputa, giudici autorevoli e severi, gli onorevoli Casalini e Giuriati potranno sollevarsi alla vera ed armonica visione dei più urgenti bisogni del paese.

Ad essi, come già nel 1904 a Giuseppe Zanardelli, l'inusitato spettacolo di uno squallore, che doveva essere morte e che pure superava, per l'intimo eroismo del popolo nostro, la legge stessa della morte e resisteva in una tenacia assidua di lavoro e di una indomita fede di patriottismo; ad essi, come al vecchio statista bresciano, la voce delle cose parlerebbe con molta maggiore eloquenza e con ben più fortunata efficacia, che non la voce degli uomini. (*Applausi*).

CASALINI VINCENZO, *relatore*. Chiedo di parlare per una breve risposta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare per fatto personale.

CASALINI VINCENZO, *relatore*. L'onorevole D'Alessio nel confrontare i dati delle due statistiche non ha tenuto conto di questo fatto che in una è conteggiato il carico totale delle bonifiche, cioè la spesa totale sia a carico dei privati, sia degli enti pubblici, sia infine dello Stato, e nell'altra è conteggiato

solo il carico dello Stato. Quindi la enorme differenza fra le due statistiche. Altro non ho da dire.

PRESIDENTE. Passiamo allo svolgimento degli ordini del giorno. Ve ne sono da svolgere ancora dieci.

Debbo pregare i singoli oratori di essere il più che sia possibile brevi.

Il primo degli ordini del giorno è quello degli onorevoli Scialoja e De Marsico.

« La Camera confida che il Governo vorrà studiare una radicale e organica riforma del Corpo Reale del Genio civile al fine di accrescerne l'autorità e l'efficienza ».

DE MARSICO. Io domando, onorevole Presidente, che il mio ordine del giorno sia posto insieme col terzo degli ordini del giorno, che svolgeremo insieme.

PRESIDENTE. Sta bene.

Allora l'onorevole De Marsico svolgerà anche l'altro ordine del giorno, che reca la sua firma e che è sottoscritto pure dagli onorevoli Scialoja, Borriello, Adinolfi, Ungaro, Tosti di Valminuta, Sansone, Ricchioni, Salvi, Baistrocchi, D'Ambrosio, Cerri, Mesolella, Gianturco, De Martino, Pavoncelli, Bifani, Barattolo, De Cristoforo, Brescia, Maraviglia, Mammalella, Rossi Pelagio, Salerno, Perna, Barbaro, Joele, De Simone, Amicucci, Sipari, Schirone, Crollanza, Re David, Manfredi, Colucci, Alberti, Ceci, Canelli, Foschini, Arnoni, Sansanelli, Beninati, Madia, Ventrella Tommaso, Starace, Blanc, così concepito:

« La Camera,

considerato che la sollecita, completa ed organica esecuzione dei lavori pubblici nell'Italia Meridionale non rappresenta soltanto l'adempimento di un dovere nazionale di solidarietà e di perequazione, ma è altresì un proficuo impiego di capitale per l'incremento della ricchezza del Paese;

ritenuto che ogni problema riguardante l'Italia Meridionale, ed in particolare quello delle opere pubbliche, presenta caratteri ed esigenze peculiari e va quindi risoluto con provvedimenti speciali;

confida che il Governo abbia tenuto nella massima considerazione i bisogni dell'Italia Meridionale nella compilazione del programma dei lavori pubblici del dodicennio;

e lo invita a svolgere in modo organico e continuativo e ad affrettare l'esecuzione di tutte le più urgenti ed utili opere pubbliche meridionali, avvisando ai necessari

speciali provvedimenti amministrativi, tecnici e finanziari ».

Onorevole De Marsico, ha facoltà di parlare.

DE MARSICO. Sarò brevissimo, anche perchè le voci della tristezza, se ripetute spesso ed a lungo, diventano inevitabilmente fastidiose. Ed in questo momento mi stringe l'animo di levarmi a parlare, meridionale anch'io, per un'altra voce di dolore !

Essa non può suonare sfiducia nel Governo nazionale. Dichiaro subito che in noi è altrettanto salda la fede nella volontà costruttrice del Governo nazionale, quanto è fermo il convincimento che la visione e la passione del problema meridionale debbano ancora essere agitate dinanzi alla coscienza del paese.

Prima di spiegare i termini in cui poniamo il problema, una prima fervida raccomandazione ci consenta l'onorevole ministro in favore della popolazioni del Sorano danneggiate da quelle calamità a riparare le quali egli guarda con tanta premura. Noi attendiamo che non tardino ulteriormente le opere di restauro in questa zona che serba ancora quasi intatte, a dieci anni di distanza, le tracce del terremoto che la funestò nel 1915.

Per il finanziamento delle opere necessarie, preventivato nella somma di 500 milioni, risulta che un Consorzio di finanziamento potrebbe essere agevolmente costituito: vi si provveda con quella stessa sollecitudine che oggi il ministro ha giustamente manifestata per le provincie di Reggio Calabria e Messina, così care al commosso ricordo degli italiani !

Passo subito al punto centrale del problema del Mezzogiorno.

Ha detto il ministro (ed è questa a tutti noi ragione di conforto, a me ragione per sorvolare sull'aspetto finanziario della questione) che la soluzione di un problema non è tanto nella disponibilità di fondi, quanto nella volontà di risolvere il problema stesso. Sono parole che consacrano un impegno e stringono fra il passato di incuria dei vecchi governi e la speranza di un diverso avvenire un anello aureo cui indurremo le nostre popolazioni a figgere con fede lo sguardo.

Ma il problema del Mezzogiorno ha un altro più urgente aspetto: esso è, oggi, per noi, sopra tutto un problema di organizzazione. Come non è possibile concepire l'Italia travagliata da rivalità che la dividano in due parti quasi antagoniste, così non è possibile avvisarvi un organismo eguale in

tutte le sue membra. Se le nostre regioni hanno tutte un'anima sola, hanno però esigenze diverse, che reclamano, per la loro attuazione, strumenti ed ordinamenti diversi.

Occorre, per il Mezzogiorno, alleviare quella pesantezza burocratica, chiarire quella tumultuaria ed incerta dipendenza degli enti periferici dal centro, semplificare quel labirinto burocratico e sopprimere quel faccettamento di competenze attraverso numerose direzioni generali, in cui le nostre richieste finiscono per spegnersi, i progetti vanno peregrinando e la esecuzione si allontana sempre più dal bisogno. Senza di ciò, il problema meridionale sarà una piaga dai margini sempre più ampi e sanguinanti.

Vi è bisogno, a mio modesto modo di vedere, e credo di avere solidali con me i deputati della Campania, che ho l'onore in questo momento di rappresentare, e quei deputati delle altre provincie del Mezzogiorno che con generoso spirito di solidarietà hanno voluto aggiungere la loro firma al nostro ordine del giorno, vi è bisogno di trarre esempio da alcuni precedenti, e creare organi nuovi e speciali per le opere pubbliche nel Mezzogiorno.

Bene è stato citato, nel corso di questa discussione, il Magistrato delle acque nel Veneto, verso cui condividiamo l'ammirazione del ministro e della Camera; ben fu istituito l'Ufficio delle strade in Calabria, al quale è dovuto se gli stanziamenti non rimangano soltanto delle cifre; bene fu illustrata la efficacia di quell'Ente per l'Acquedotto pugliese, che costituisce la prima, fortunata esperienza di decentramento amministrativo nel campo delle opere pubbliche; e ben è da augurarsi anche che per la Sardegna sorga un organo apposito per l'esecuzione dei lavori garantiti all'isola nobilissima dallo stanziamento di un miliardo.

Ma è in particolare per il Sud, che, pur serbandone l'unità direttiva, l'unità della spinta e del controllo al centro, occorre decentrare l'esecuzione, adattandola alle condizioni dei luoghi ove deve avvenire. Decentrare, insomma, l'attività statale, creando grandi organi periferici, a carattere prevalentemente industriale, che, sotto la propria responsabilità, ma pur sempre sotto il vigilante controllo dello Stato, presiedano alla valorizzazione delle energie e delle risorse locali.

L'onorevole Sarrocchi creò l'Ispettorato per il Mezzogiorno: bisogna sottrarlo all'intralcio che ora lo paralizza, fecondare l'idea costitutiva, diramarne propaggini nelle re-

gioni. Soltanto così, l'unità direttiva, non impedirà che l'esecuzione sia agile e pronta.

Ha detto l'onorevole ministro che nelle provincie del Mezzogiorno le bonifiche costituiscono un problema di cui forse è ancora misteriosa e lontana la soluzione, ed ha soggiunto, a proposito dei fiumi, che il fiume ha la sua logica, che vuol essere seguito dalla sorgente alla foce: studiato, inalveato, domato.

Ma, dopo tali dichiarazioni è arduo comprendere da una parte come la materia delle bonifiche possa essere, al centro, frazionata tra parecchi Ministeri ed infiniti uffici, dall'altra come si possano premettere i lavori per le bonifiche alle opere pubbliche che vi sono inseparabilmente connesse.

Le due dichiarazioni del ministro si compenetrano in un concetto solo, del quale gli siamo grati: che anche le bonifiche hanno la loro logica, una logica ferrea per la quale, al di là di ogni sottigliezza, di ogni analisi, di ogni perplessità, è inesorabilmente certo che nei nostri paesi il problema delle bonifiche, posto in prima linea, per importanza e per urgenza, dal ministro e dal relatore, sarà risolto solo quando tutti gli aspetti del problema meridionale saranno stati risolti.

Bisogna finalmente riconoscerlo: il problema del Mezzogiorno è problema totale; i suoi termini sono inseparabili. Io avrei ammirato, me lo consenta francamente il relatore onorevole Casalini, le sue conclusioni se egli avesse radicalmente invertito la graduatoria delle opere pubbliche nel Mezzogiorno e l'avesse non già cominciata dalle bonifiche, continuata con gli acquedotti, per finire alle strade, ma cominciata dalle strade e dagli acquedotti per finire alle bonifiche. Perchè, non è questa l'ora di ripetere quanto è stato dimostrato, con assai maggiore competenza, da altri oratori, che la bonifica non è categoria a sè stante, ma elemento di tutto il complesso problema meridionale: è il risultato, non la premessa o l'inizio o il frammento, di tutto quel piano di lavori che, con l'aumento delle vie di comunicazione, le forniture dell'acqua anche nelle campagne, la costruzione di case coloniche, la sistemazione dei bacini, la distruzione della malaria, ecc., porterà al risanamento di vaste superficie oggi dominate dalla morte, ed alla rinascita delle nostre regioni.

Questo delle bonifiche è un problema che, se risolto disorganicamente, risorge quando verso le zone bonificate non sbocchino tutti quanti i fattori così del risanamento idraulico come di quello agrario ed umano.

Su un secondo problema devo richiamare l'attenzione del ministro: un problema su cui abbiamo poco fa ascoltato con accoramento le sue parole. Egli aveva già detto al Senato, nella seduta del 31 gennaio 1925:

« Sarei molto lieto se gli uomini politici venissero da me a dichiararmi che sono pronti a rinunciare a qualche ferrovia a vantaggio di qualche bonifica ». Oggi egli ha aggiunto che al problema delle ferrovie non potrà, per il momento, rivolgere altro che la diligenza dei suoi studi.

Noi vogliamo augurarci, con tutta la forza dell'animo nostro, che egli ben presto rivolga ad esso qualcosa di più, molto di più, che non soltanto la preoccupazione dell'animo e le cure dell'intelletto.

Lo sviluppo ferroviario del Mezzogiorno deve costituire non solo uno dei grandi presupposti per l'efficacia finale delle bonifiche, ma un coefficiente per l'elevazione, più che delle nostre provincie, di tutto il Paese.

Ricordi, onorevole ministro, che, da quando le ferrovie sono passate allo Stato, nel Circolo dipartimentale di Napoli, che comprende Campania e Molise, non un chilometro di ferrovie è stato costruito! Ricordi che negli ultimi 18 anni, non vi sono stati costruiti che 18 chilometri di doppio binario: un chilometro all'anno!

Noi non abbiamo perduto del tutto la consapevolezza delle forze d'Italia e delle opere compiute in questo ultimo periodo, per sospettare che tanta povertà possano registrare anche le altre regioni della penisola!

È dunque della urgenza della rinascita ferroviaria nel Sud che noi qui ci rendiamo interpreti.

Non vogliamo ripetere che ogni tronco ferroviario fissa per la ricchezza un nuovo asse di sviluppo e di gravitazione: che la ferrovia è sicurezza e civiltà, e di questi beni le nostre popolazioni sono assetate.

L'onorevole Casalini ha scritto nella sua relazione che le somme disponibili devono essere destinate soprattutto alle ferrovie sulle quali si svolga il transito internazionale, ed a quelle sulle quali è intenso il traffico così dei passeggeri che delle merci. Ha scritto inoltre che l'Erario deve dedicare le sue risorse soprattutto a quelle zone nelle quali le opere lascino sperare un reddito adeguato alla spesa.

Sarebbe commettere un grave torto verso il Mezzogiorno escluderlo per ragioni come queste dalla ripartizione dei fondi per costruzioni ferroviarie.

È nel transito internazionale, è in quel potente transito di merci che la industrializzazione dell'agricoltura determina, che il Mezzogiorno chiede il suo posto. La nostra terra ha in sé, pur troppo sepolte, attrattive e tesori che basteranno da sole a moltiplicare il ritmo di tutto il transito nazionale. Quando ai prodotti del suolo avremo assicurato la vicinanza dei mercati di produzione ai grandi mercati di consumo; quando avremo impedito che gli stranieri giungano a Napoli, ne contemolino il magico cielo e col piroscalo salpino verso le rive incantate della Sicilia, lasciando da parte il resto delle regioni meridionali, avvolte nel fascino delle antiche memorie e nella tristezza dell'attuale prostrazione — quella che, da un uomo d'arte e di Governo, ne fece definire angosciosamente la terra *Arida nutrix* — allora, non sarà solo stata redenta una grande e nobile parte della Patria, ma anche le ferrovie del Nord sentiranno più robuste e vitali le pulsazioni del traffico.

Quando, oltre le ferrovie calabro-lucane, stagnanti ancora nello studio delle convenzioni, e le altre reclamate dalle varie provincie, sarà stata aperta la grande arteria di allacciamento fra i due mari, la Napoli-Bari, allora, non solo sarà stata appagata una esigenza militare, una esigenza industriale, una esigenza di giustizia verso le due capitali del Sud continentale, ma si sarà costruito quell'entroterra che, di Napoli, Bari e Palermo, farà davvero il triangolo della potenza italiana nel Mediterraneo.

Se non mi fa velo l'amore verso il mio Mezzogiorno, io non vedo altra opera ferroviaria più urgente, in rapporto al domani stesso della Nazione.

E quando le ferrovie ci avrete date, anche lo spirito associativo, di cui oggi denunciate la scarsità fra noi, non sarà già nato — perchè esiste — ma avrà trovato i mezzi per esplicarsi. Associarsi significa avvicinarsi: anche esso, in parte, è problema di distanze.

In ora così inoltrata, non aggiungerò altro! Si è ripetuto, in questa discussione, con nobiltà, ma con significativa frequenza, che noi minacciamo di fare del regionalismo. Ebbene, permettetemi dirvi che, solo facendo del regionalismo, il Mezzogiorno può ritemperare la sua inflessibile fede nell'unità della Patria. Citerò a conforto del nostro pensiero un grande ricordo.

Camillo Cavour chiudeva la sua esistenza delirando: « Io vedo fra dieci anni nel Mezzogiorno le provincie più prospere e più civili d'Italia ».

Il delirio dei sommi è vaticinio. Non dieci anni sono passati, ma parecchie volte dieci e il vaticinio non si è ancora avverato.

Resta però il testamento lasciato dal più grande artefice dell'Unità alle generazioni venturose.

Noi, onorevoli colleghi, siamo regionalisti in nome di Cavour, cioè in nome della Patria. In noi, la passione del Mezzogiorno è uguale solo alla passione per la Patria, e, fin quando le nostre speranze non saranno una realtà vivente e compiuta, noi agiteremo il problema del Mezzogiorno come il problema stesso della Patria: se non il solo, certo il più alto! (*Vivi applausi — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Lantini e Pala, così concepito:

« La Camera,

convinta che il sistema ferroviario in servizio del porto di Genova e del suo più vasto entroterra nazionale ed estero, costituisce uno dei più cospicui fattori della vita economica e della stessa influenza politica della Nazione;

considerando che alle spalle del porto genovese ed in comunione con le provincie di Pavia, Piacenza, Parma, esiste la più vasta superficie italiana tuttora priva di qualsiasi comunicazione ferroviaria;

considerando che già, per i lavori portuali attualmente in via di esecuzione, il porto di Genova basta a sé stesso, non avendo chiesto ed ottenuto dal Governo se non la concessione di prestiti all'interesse del 4 e mezzo per cento, e conservando tuttora il contributo governativo fissato nel 1903 in misura che non supera mai il milione e mezzo;

invita l'onorevole ministro dei lavori pubblici a voler dare la sua attenzione affinché, nella sua saggia revisione delle opere pubbliche in corso ed in progetto, il complesso problema portuale e ferroviario del sistema genovese sia affrontato con visione organica, aperta a tutte le possibilità dell'avvenire;

e particolarmente richiama l'onorevole ministro a voler considerare la necessità e l'urgenza di disporre in tempo per il completamento della direttissima Genova-Milano, ed a risollevarlo dall'oblio il progetto, già approvato, della Genova-Piacenza, per le quali non sarà difficile al Governo sollecitare il concorso volenteroso degli enti locali e dell'iniziativa privata ».

L'onorevole Lantini ha facoltà di svolgerlo.

LANTINI. Io parlerò brevemente e mi terrò, in contrasto con l'amico De Marsico, che ha parlato prima, sul concreto, perchè non certo riuscirei a interessare la Camera, come egli lo può, con la sua eloquenza. D'altronde io ho steso un ordine del giorno piuttosto lungo per poter parlare brevemente.

È tuttavia un ordine del giorno, che investe un problema importantissimo, un problema portuario, che non poteva non essere trattato qui e che, se da me è riferito a Genova e al sistema genovese, è assimilabile al problema dei grandi porti italiani, soprattutto del Nord, per le relazioni che essi hanno col retroterra internazionale.

Se io, ripeto, ho toccato questo argomento, sento il dovere in quest'ultimo scorcio di discussione di soffermarmi brevemente per dire che nell'ordine del giorno sono adombrati i concetti principali e generali che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha fatto suoi nel suo discorso odierno ed in quello pronunziato al Senato.

Il ministro dei lavori pubblici ha detto che non intende essere un ministro riformatore, ma un ministro realizzatore, e cioè intende lavorare sul terreno della realtà, con azione organica, imparziale e proba.

Noi non domandiamo altro che questo.

Domandiamo, cioè, che il problema del porto genovese e del suo collegamento col dentroterra nazionale ed internazionale sia considerato nella sua organicità viva ed ascendente.

La Liguria, che è una regione ricca e favorita — si dice — ha pure alle sue spalle due zone vastissime prive di qualunque ferrovia.

La più vasta zona d'Italia è, al nord-est di Genova, di ben 14,000 chilometri, la quale riempie un poligono che ha i suoi vertici in Pavia, Piacenza e Parma.

D'altra parte, il movimento portuale genovese è così intenso e profondo e così collegato coi centri vitali dell'Europa centrale ed anche del nord, che ha bisogno di avere innanzi a sé non dico immediatamente, ma continuamente una piano organico di opere ferroviarie a sistema radiale, che permettano l'andamento regolare del lavoro che deriva dalla sua espansione e del suo traffico, onde non si giunga, in un numero brevissimo di anni, a veder rinnovato il suo congestionamento.

Non è possibile che il porto di Genova debba essere arrestato nel suo sviluppo. Il quesito è essenziale poichè, quando dico Genova, dico Marsiglia, dico Bordeaux, dico Rotterdam, dico Amburgo, dico Anversa e

cioè alludo alle più grandi vie della concorrenza internazionale, e ad uno dei punti più vitali in cui l'economia italiana, per mezzo del traffico di transito, di importazione e di esportazione, entra in contatto diretto con la concorrenza straniera.

Il che rappresenta un interesse nazionale così acuto da meritare veramente quell'attenzione organica e conseguente che l'onorevole ministro ha promesso.

Io non ho certamente, parlando della linea ferroviaria Genova-Piacenza e della direttissima Genova-Milano di cui è compiuto il tronco intermedio e di cui è urgentissimo il primo tronco, quello Genova-Arquata, ossia il collegamento diretto della medesima col porto — io, ripeto, non ho voluto fare le solite vane pressioni per linee ferroviarie. Volendo cioè sollevare dal dimenticatoio il vecchio progetto della linea Genova-Piacenza, non ho inteso rivolgere una di quelle richieste di cui in generale sono vittime tutti i ministri nelle discussioni sui bilanci, e di cui sono vittime principali il ministro dei lavori pubblici e quello delle finanze; ma ho inteso rendere i due problemi vitali presenti, perchè, ripeto, quella che l'onorevole Giuriati ha definito l'attività effervescente del nostro Paese, è tale da rendere non solo immanente, ma vivo, ed attuale il problema dello sviluppo del porto genovese.

Questo argomento, ripeto, non tocca soltanto il porto della mia città. Esso vale come dimostrazione della importanza che il problema dei grandi porti ha in Italia nel sistema generale della politica delle opere pubbliche. Per cui quando parlo di Genova, posso parlare di Venezia come di Trieste e dell'Europa centrale, orientale e balcanica, come nostro *hinterland* da mantenere e da guadagnare; cioè del contatto diretto con il grande movimento del traffico europeo ed internazionale.

Ora Genova ha sviluppato il suo porto, ha gettato nuove calate e nuovi moli, sta creando nuovi bacini e, sapendo il suo dovere verso sé stessa e verso l'Italia, ha cercato di bastare a sé stessa. Non ha chiesto al Governo niente altro che un'apertura di crediti, che essa giustamente e doverosamente già paga regolarmente, sia per interessi che per ammortizzo di capitali.

Questa sua linea di condotta Genova intende seguire e non domanda altro, nel prospettare la sua situazione al Governo, se non che esso le venga in aiuto, come è venuto fino ora, allargando il suo credito o facilitandolo, perchè noi intendiamo ed abbiamo

la possibilità di essere buoni pagatori. (*Approvazioni*).

Così, infatti, sono in via di sviluppo i lavori del porto. Se le opere portuarie procedono, altrettanto non si può dire delle opere ferroviarie. L'onorevole ministro dei lavori pubblici è stato interessato già a qualche progetto di dettaglio, a qualche problema particolare che serve ad alimentare ed a dare sfogo a quel mirabile movimento di carico e scarico, di cui tutto ferve.

Anche recentemente il nostro porto ha sofferto, come ha pure ricordato l'onorevole Ciano sabato scorso, di qualche passeggero ingorgo, di qualche breve congestione.

Ma l'avvenire noi guardiamo. Lo dobbiamo guardare con sguardo lungimirante. Domandiamo perciò che queste due grandi linee, che serviranno a tagliare la vasta superficie che ci è a ridosso, con una maggiore possibilità di traffico, siano studiate, e siano tenute presenti all'attenzione ed alle possibilità del Governo. Per il primo tratto della direttissima Genova-Milano, vi sono certamente forze genovesi disposte a investire i loro capitali e che non domandano che di essere incoraggiate.

Spero, quindi, che lo spirito vivificatore ed attivo dell'onorevole Giuriati valga a superare quella che talvolta è la soffocazione tarda e pigra della burocrazia, che spesso arretra dinanzi alla possibilità di favorire la libera iniziativa. Io spero che l'iniziativa privata, alla quale l'onorevole Giuriati ha detto di voler aprire le porte nella gestione del suo Ministero, sia sollecitata per quanto riguarda la direttissima Genova-Milano e chissà che essa, secondo il suo spirito di dovere, non possa anche collaborare a risolvere il problema più vasto della Genova-Piacenza.

Onorevoli colleghi, il porto di Genova (ne parlo con un po' di compiacenza) nel 1924 ha raggiunto e superato il movimento di anteguerra, ed ha battuto il suo *record*, vincendo nella gara continua e tradizionale il porto di Marsiglia. Sappia il Governo che il porto di Marsiglia è, in questo momento, oggetto di poderosi lavori, per cui fra tre anni la sua capacità di traffico ed efficienza sarà più che triplicata. Prestare attenzione a questa possibilità è perciò un dovere italianissimo. Non è un problema regionale, è un problema nazionale, in cui è vivo il concetto unitario per cui si serve la Nazione intera e si favorisce la prosperità economica e finanziaria dello Stato. Se il porto di Genova è oggi il primo del Mediterraneo ed ha vinto

la concorrenza della rivale Marsiglia, lo si deve soprattutto all'atmosfera nuova, recata dalla disciplina fascista, in questi due anni nei quali il porto di Genova è stato ordinato, intento e onesto nel fervore laborioso della sua fatica.

Ancora più si può fare, ma questa prova di disciplina nazionale, questa benefica consuetudine, questa logicità di azione nel nostro porto non potevano non essere fatte presenti alla Camera, ed all'onorevole ministro.

Certo sarebbe forse stato bene che una questione così importante come quella dei porti avesse trovato più ampia possibilità e materia di discussione, anche perchè in Italia si parla molto spesso di coscienza marinara, ma quando si tratta di dimostrarla in realtà e concretarla in efficacia di iniziative dimostriamo invece di essere bipedi piuttosto terrestri. La coscienza marinara si acquista e si realizza vivendo il dramma del mare, vasto come il mondo, vivendolo sulle navi e nei porti, nel piccolo e nel grande porto, offrendoci all'ansito di questo bisogno che abbiamo, di crescere sempre più perchè la piccola Italia di ieri sia oggi e poi domani anche nel mare e nella lotta marinara una grande Italia. Per quanto riguarda Genova, si ricordi, onorevole ministro, dell'iniziativa privata. La incoraggi e la stimoli. L'autorità del Governo può essere anche tale da imporre questo dovere a coloro che non volessero osservarlo. Nel Settentrione, e qui veramente esiste una diversità che bisogna riconoscere, il dovere della iniziativa privata è maggiore, mentre verso il Meridionale più grande è il dovere dello Stato. In Genova questa coscienza, questo animo, c'è, ed a questo riguardo l'onorevole ministro troverà terreno favorevole. Genova, qualche volta calunniata e mascherata di grettezza, ha risorse di generosità tanto più vive e profonde quanto più i genovesi non hanno la virtù della « réclame », non espongono nelle vetrine quello che è il loro privilegio storico di laboriosità e di indipendenza. Questa buona razza sarà ai suoi ordini, onorevole Giuriati, se ella si vorrà ricordare che le forze di Genova sono pronte, sono pronte agli ordini del Governo nazionale, verso il quale da due anni hanno fatto con grande lealtà e con viva volenterosa disciplina il loro dovere. (*Approvazioni*).

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

« La Camera, riconoscendo l'urgenza della costruzione della ferrovia Nicosia-Bivio-

Leonforte, confida che il Governo ne solleciterà, con vigile cura, i lavori.

« Confida anche che comprenderà nel prossimo gruppo di lavori da intraprendere il tronco Nicosia-Bronte, per cui furono da tempo completati gli studi e già spesi alcuni milioni per inizio di esecuzione ».

L'onorevole Majorana ha facoltà di svolgerlo.

MAJORANA. Poche parole. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro sulle manutenzioni stradali e sulle bonifiche; e non dubito che egli ne farà particolare ma pronta e concreta applicazione disponendo che siano riattate senza indugio le sconquassate trazzere di quel di Nicosia, nonché di Sperlinga, Cerami, Troina e luoghi vicini; e provvedendo alla bonifica di Villadoro presso Nicosia. Si tratta di bisogni urgenti e indifferibili, che da lungo tempo reclamano soddisfazione. Ed io mi rendo interprete, sicuro e fiducioso, di quelle generose popolazioni.

Ho poi presentato l'ordine del giorno testè letto, per due serie di ragion: l'una quella di ringraziare il ministro che so che si occupa con grande buon volere della costruzione della ferrovia Nicosia-Bivio-Leonforte; l'altra perchè l'onorevole ministro abbia occasione, con la sua alta parola, di rassicurare pienamente su ciò il vivo desiderio di quelle popolazioni che da tanti anni aspettano ansiose che sia loro resa questa giustizia.

Sulla seconda parte dello stesso ordine del giorno, che si riferisce al tronco ferroviario Nicosia-Bronte, devo ricordare che tale tratto, pur troppo, non è compreso nel gruppo di ferrovie urgenti di cui, nelle determinazioni ministeriali, si è stabilito di procedere subito all'attuazione.

Prego però l'onorevole ministro di voler tenere presenti le aspirazioni e speranze, per quanto oramai meno immediate, di quelle popolazioni, ricordando che, per questo tronco, non solo gli studi sono già fatti, ma non resta che dare esecuzione ai lavori; che anzi questi furono già iniziati, erogando importanti somme, ma poi restarono sospesi.

È evidente che per tali ragioni domani tale tronco dovrà essere tra i primi che potranno realizzarsi. Ed è a notare che quella regione è priva di vie camionabili e di altri mezzi di celere comunicazione; e trovandosi fra due tratti di ferrovia secondaria, la Nicosia-Leonforte e la Circumetnea, non potrebbe aspirare che ad un mezzo di comu-

nicazione a quelli omogenei, cioè ad un proprio tronco di ferrovia secondaria.

Confido quindi nell'opera dell'onorevole ministro. In questo senso porto le aspirazioni vivissime e antiche di quelle nobili popolazioni che anelano e debbono collegarsi alla grande patria nostra per via di ferrovie. Queste poi, non hanno soltanto somma importanza locale, ma anche nazionale, in quanto possono pure servire, sotto il punto di vista militare, come linee strategiche di complemento nell'interno della Sicilia. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Milani Giovanni, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a coordinare e riordinare le disposizioni vigenti sulle case economiche, popolari e rurali e sulla industria edilizia, facendo voti per un indirizzo legislativo che consenta agli enti morali non speculativi di svolgere una continuativa attività costruttrice e che faciliti ai piccoli risparmiatori di acquistare con il sistema dell'ammortamento normale od assicurativo l'abitazione familiare ».

L'onorevole Milani Giovanni ha facoltà di svolgerlo.

MILANI GIOVANNI. Dirò pochissime parole, data l'ora tarda e la legittima impazienza della Camera.

Nel formulare il mio ordine del giorno io supponevo che il tema dell'edilizia popolare, intimamente connesso a quello della crisi delle abitazioni, la quale, come ormai è da tutti riconosciuto, può essere soltanto superata con nuove costruzioni di case, avrebbe costituito oggetto di ampia trattazione.

Ma da nessuno di coloro che hanno partecipato alla discussione fu finora esaminato questo argomento di grave e generale interesse, nè io vorrò ora neppure sfiorarlo.

Sono lieto semplicemente di prender atto della dichiarazione breve, ma efficace, fatta oggi alla Camera dall'onorevole ministro, il quale, con nobile intelletto e con cuore generoso, ha dimostrato di apprezzare l'importanza sociale del problema e l'impotenza delle esigenze che si possono constatare; esigenze che premono su quanti soffrono per la mancanza di abitazioni. Io sono persuaso, quindi, che l'onorevole ministro vorrà rivolgere le sue cure, escogitando tutti i mezzi opportuni, allo scopo di affrettare la risoluzione del problema.

In relazione a questo scopo nel mio ordine del giorno mi sono limitato a segnalare come

l'attuale legislazione sulle case economiche, popolari e rurali e sull'industria edilizia meriti di essere coordinata e riordinata, in quanto dal 1918 a oggi sono stati emanati non meno di 39 o 40 decreti, i quali hanno molte interferenze fra di loro e contengono norme spesso incongruenti od anche contraddittorie. Ma sull'indirizzo della legislazione soprattutto mi preme di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro.

Se il Governo allo stanziamento già fatto di oltre 73 milioni all'anno per la durata di circa 50 anni non credesse di potere aggiungere altre somme per contribuire nelle spese di costruzione, e cioè nel pagamento di interessi di mutui per l'edilizia popolare, trovi almeno, magari sotto la forma di speciali esoneri tributari o di altre facilitazioni, il modo di stimolare la formazione della proprietà dell'alloggio domestico. Potrebbe essere opportunamente sfruttata quella naturale istintiva tendenza alla proprietà, che corrisponde oggi al maggior anelito di ogni categoria di lavoratori, anche manuali, di avere cioè il tetto sicuro per la propria famiglia. Il concetto di favorire la piccola proprietà familiare è poi congiunto a quello di eccitare il piccolo risparmio. Non occorre che io ricordi alla Camera e all'onorevole ministro come il piccolo risparmio abbia costituito in Italia serbatoi inesauribili di ricchezza. Se lo Stato sarà capace, quindi, di adottare delle provvidenze legislative che, stimolando la virtù risparmiatrice del nostro popolo, incoraggino la devoluzione dei frutti della vita sobria ed operosa nell'acquisto dell'abitazione, per la famiglia, sono convinto che l'edilizia popolare potrà avere una intensa ripresa.

In questo senso confido che l'onorevole ministro vorrà indirizzare la legislazione, accogliendo il voto che no avuto l'onore di illustrare rapidamente. (*Vive approvazioni*).

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

« La Camera invita il Governo a favorire il rapido sviluppo dei trasporti automobilistici, concedendo la più ampia libertà agli autoservizi per trasporto passeggeri (con le cautele necessarie a garantire l'incolumità dei viaggiatori) ed intensificando con opportuni sussidi le linee automobilistiche, che regolarmente allaccino i paesi privi di comunicazioni ferroviarie, con i maggiori centri del commercio e della vita civile ».

L'onorevole Vicini ha facoltà di svolgerlo.

VICINI. Sarò telegrafico. È una questione che l'onorevole relatore non potrà chiamare passatista e ritengo che s'imponga tra le questioni dei lavori pubblici o meglio tra quelle relative alle comunicazioni. Ricordo che recentemente, essendomi presentato al capo del Governo per sollecitare la costruzione di una strada di ferrovia locale, l'onorevole Mussolini mi diceva, e credo molto giustamente, che le ferrovie di carattere locale hanno perduto grande importanza di fronte allo sviluppo dei servizi automobilistici.

Evidentemente i servizi automobilistici possono raggiungere tutti i casali e i piccoli paesi, e quindi servire ai bisogni locali, sostituendo in certi casi anche il servizio ferroviario.

Io la questione l'ho sollevata anche in una interrogazione al Ministero dei lavori pubblici. Bisogna coraggiosamente modificare le leggi esistenti, dobbiamo facilitare questi servizi. Oggi la questione va posta in questo senso: i servizi automobilistici sussidiati vanno in regime di esclusività.

Ora questo secondo me è un errore. Io credo che si debbono sussidiare i servizi automobilistici fissi, ma rendere liberi altri servizi in concorrenza.

Il danno che ne potrà derivare al bilancio delle finanze è largamente compensato dagli introiti che altri servizi automobilistici potranno portare alle finanze stesse. In questo senso faccio viva raccomandazione al ministro perchè voglia facilitare questi servizi, lasciando ad essi la più ampia libertà.

Quando uno chauffeur privato ha pagato la tassa per il trasporto dei viaggiatori e quando è stato sorvegliato per quel che riguarda l'incolumità dei passeggeri, la sua capacità tecnica e la bontà dei mezzi di trasporto, egli deve essere lasciato completamente libero di andare dove e quando crede.

Se poi coi servizi fissi, prima di tutto quelli che portano la posta si vuole assicurare un regolare servizio di viaggiatori, occorrerà dare un sussidio e questo deve essere dato con una certa larghezza, poichè non sarà una spesa, ma un'entrata.

Confido pertanto che l'onorevole ministro dei lavori pubblici d'accordo col ministro delle comunicazioni, vorrà andare coraggiosamente per questa strada, per modo che tutte le regioni, che non possono ancora sentire il fischio della vaporiera, abbiano i loro mezzi di comunicazione, perchè la loro vita civile possa svilupparsi. (*Applausi*).

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

« La Camera invita il Governo ad elevare congruamente la somma stanziata per la costruzione del pontile in muratura a Piombino perchè, finalmente, siano rese possibili le comunicazioni coll'isola d'Elba ».

L'onorevole Marchi ha facoltà di svolgerlo.

MARCHI GIOVANNI. Io sono più telegrafico. Raccomando all'onorevole ministro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Barbiellini-Amidei:

« La Camera convinta che il bilancio del Ministero dei lavori pubblici, è insufficiente alle esigenze civili ed economiche della Nazione, sia per la distribuzione dei finanziamenti alle opere di utilità pubblica, sia per l'organizzazione ed il trattamento economico del personale tutto, non approva il bilancio presentato e passa all'ordine del giorno ».

L'onorevole Barbiellini-Amidei ha facoltà di svolgerlo.

BARBIELLINI-AMIDEI. Io non approvo il bilancio dei lavori pubblici. Ufficialmente, se non ufficialmente, lo stesso ministro nel suo discorso ha detto che, per tre quarti del suo bilancio, non è soddisfatto.

Ho quindi un'autorevole adesione al mio punto di vista. Il ministro nei punti più scabrosi del bilancio ci ha tenuto a dichiarare: mettiamo le cose a posto: io sono tutt'altro che soddisfatto del bilancio che presento.

L'onorevole Petrillo, che così generosamente sorride alla mia argomentazione, mi permetterà di fargli notare che c'è un po' di coincidenza fra il mio modo di vedere e quello del suo illustre superiore.

Io mi permetto di studiare l'opera dell'onorevole ministro Giuriati, non soltanto in quella che è stata la sua esposizione. So che quando il ministro Giuriati si è trovato di fronte a cose che non gli sembravano giuste, ha saputo mettere la testa contro il muro e resistere a minacce e a lusinghe. Ora egli è un'alta personalità politica e siede al banco del Governo.

Io, come ragazzaccio, cercherò di seguire l'esempio dell'onorevole ministro Giuriati per diventare qualcosa di buono. Faceio bene quindi a mettere la testa contro il muro ed a votare contro il bilancio dei lavori pubblici.

L'onorevole ministro, per delicatezza, fa capire fra le righe del suo discorso: guardate, se il bilancio è insufficiente, non è colpa mia; c'è qualche cosa che è al disopra di me.

Questa è un'Assemblea di eletti da una rivoluzione, che vuol portare l'Italia ai fasti del romano impero. Mi permetto di osservare che se noi seguiamo a votare bilanci di questo genere, finiremo col festeggiare una divinità pagana: il Dio Mercurio, il Dio degli affari...

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. E degli avvocati! (*Si ride*).!

BARBIELLINI-AMIDEI. Io non sono avvocato, quindi non mi tocca!

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Lo sono io! (*ilarità*).

BARBIELLINI-AMIDEI. Non ci rimane nient'altro da santificare. Quando fra le righe si accenna all'influenza che limita la possibilità di assurgere a qualcosa di grande, disgraziatamente sentiamo sempre un'ombra ostica girare in quest'aula. Nessuno mai ha avuto il coraggio di allungare la mano per afferrarla, ma noi la sentiamo sempre. Ad ogni passo del fascismo c'è qualcosa che ruzzola fra le gambe. Non è stato mai possibile, dalla rivoluzione in poi, fare qualcosa di veramente bello, di veramente grande, neanche chiamare il popolo italiano a sacrificare una giornata di lavoro.

Prima i lavoratori scioperavano, oggi lavorano: lavorano moltissimo, lavorano otto dieci ore, manca la mano d'opera, le industrie procedono magnificamente perchè c'è selezione della mano d'opera, c'è il capitale, c'è l'impiego sicuro, c'è tutto quello che si desiderava, e pure non si può mai fare qualcosa di realmente grande, perchè salta sempre su un terribile menogramma dalla cappa di piombo della ragioneria di Stato a distruggere le migliori iniziative.

Tutti lo pensiamo, signori, parliamoci chiaro, e fuori di qui si dice chiaramente quel nome ostrogoto (*Si ride*), poco italiano nel nome, nel sentimento credo niente — credo niente, perchè attaccata a lui sorge un'altra ombra poco italiana l'ombra di colui che lo ha fatto salire: la mentalità del parecchio si unisce alla mentalità piccolissima del ragioniere di Stato. Inutile pensare a marciare sulle orme del sacro romano impero, quando poi si fanno dei bilanci che non servono a contentare nemmeno la serva di casa propria. (*Commenti*).

Io ho sentito difendere appena velatamente il ragioniere, così, con larghe allusioni. Ho sentito fare anche degli applausi al personale, in genere, dell'alta burocrazia.

Permetta, onorevole ministro: io sono partito molto in buona fede dalla rivoluzione fascista, e le garantisco che il giorno dopo

non mi aspettavo di vedere costituito un Ministero mentre rimanevano ai propri posti tutti i *gros bonnets* della passata burocrazia.

Poi sono stato qui alla Camera, ove votiamo per disciplina dei bilanci, ma poi vediamo fare delle ottime figure da degli uomini contro cui abbiamo fatto la rivoluzione e che sono oggi senatori.

Io che ho legnato un disgraziato di un villano che non c'entrava nulla col Governo, vedo ora che quelli che hanno distrutto l'Italia oggi sono i più grandi uomini del fascismo. Ma questo non è possibile!

Io ho pensato: se al villano io davo delle legnate, avrò la soddisfazione di vedere quella gente lì che era cosciente del male che faceva, alla ghigliottina; ed invece li vedo commendatori. Quindi non posso associarmi al plauso ai *gros bonnets* della burocrazia. E non posso capire perchè di questi uno sia fascista e l'altro no.

Oggi è di moda la Camera Alta. Qualsiasi voce che esce dalla Camera Alta è voce sacra per noi. Accenno allora la voce di un defunto, gloria della Camera Alta.

È la voce di un senatore antesignano della riscossa nazionale, che parlava in una rivista nella quale voi vi siete prodotto, onorevole Petrillo, per magnificare le vostre conoscenze nel campo delle comunicazioni: parlo de « La vita italiana », che, mentre in un numero porta un lunghissimo magnifico articolo vostro sulle comunicazioni, pochi numeri dopo, se voi avete sott'occhio la raccolta della rivista lo potete vedere, uno scritto di un qualche vostro funzionario dei lavori pubblici molto vicini a voi. Quel senatore dunque, diceva: (non sono mie quelle parole, perchè altrimenti voi mi cacciereste fuori di quest'Aula) è un budello secondario, che congiunge due fratelli siamesi...

Questo è vero; è sancito in quello scritto. Ma io dico semplicemente che se non si porta la mentalità fascista nella burocrazia, non si potrà raggiungere lo scopo.

Si lamentano tutti gli uomini del meridionale, che non si fanno i lavori, e permettetemi che io vi dica che voi lamentate la mancanza stessa di iniziativa! Scusatemi, ma se voi state al pelo di quei funzionari, come gli uomini dell'Alta Italia, rompendo loro le scatole dalla mattina alla sera, allora potrete ottenere qualche cosa, ma cosa volete che possano fare quei funzionari del Genio civile in quel po' po' di programma?

Le direzioni generali hanno 40 mila sotto direzioni, mentre tre o quattro ingegneri del Genio civile dovrebbero girare tutta la

provincia, senza mezzi, senza indennità di trasferta, ed applicare tutto questo enorme programma, di bonifiche, di strade, di case popolari, cosa volete che facciano questi giovani? Voi vedete che la carriera si fa a Roma, e si fa oggi a Roma nei corridoi, mettendosi il distintivo fascista, che io non ho l'onore di portare. Ma se io non metto il distintivo fascista, io però il fascismo lo sento qui, dentro nell'animo mio, e non capisco, come possa girare pei Ministeri quella gente, che doveva fare la sua carriera sotto il Governo più infame e più antifascista di Bonomi, e mi ritornano alla mente le legnate che io ho dato al villano, e allora mi si apre il cervello, e sento di essere un delinquente, se ho bastonato un villano, e non si sono fatti saltare i pezzi grossi che hanno distrutto la nazione, mentre si sono legnati quegli uomini, quei villani che gridavano « Viva Lenin » senza sapere forse quello che si dicevano.

E vengo alla conclusione. Quando voi, onorevole ministro, dite che siete poco soddisfatto, io ho il coraggio di dire che voi dovette dare uno scapaccione a chi lo merita! Voi, onorevole ministro dei lavori pubblici, godete la nostra fiducia e perciò presentateci un bilancio dichiarandoci che siete soddisfatto, e dite che ce lo presentate sotto la vostra responsabilità. E l'uomo che tiene le redini della cassa, tenga la cassa come si deve, e soddisfi le richieste dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, dimodochè voi, che presentate un bilancio, possiate dire di esser soddisfatto, e dare delle legnate a coloro che oggi sono i padri eterni, come sarebbero stati di tutti i Governi passati; uomini che vi hanno fatto sentire un altro loro colpo nella vostra relazione, ma su cui voi avete sorvolato con tatto magnifico. Nella relazione vi è il comma del personale. (*Commenti*).

Ora, permettetemi, onorevole ministro dei lavori pubblici, che mentre io dichiaro di non approvare il vostro bilancio, dichiaro pure di non accettare quella disposizione che l'egregio ricostruttore della Nazione ha recentemente sancito, e che il pubblico conosce col nome di caro-vita. Permettetemi di dirvi che quello non è un caro-vita, è un « caro grado ». È immorale per un fascista dichiarare che quello è un caro-vita, quando forse l'unica voce che è cresciuta nella Nazione è il pane, ed è cresciuta per questioni interne; ma non entro in merito! (*Commenti — Interruzioni*).

Sono in argomento perchè nel mio ordine del giorno si parla anche del trattamento al personale, come si tratta della

organizzazione delle provincie dipendenti e dei mezzi.

Ma scusate, io non posso e non credo che nessuno dei deputati fascisti qui presente possa accettare il caro-vita così come è stato promulgato col decreto pubblicato l'altro giorno.

Chiamatelo « caro grado » ed allora ci caveremo tanto di cappello!

Ma se quello deve essere un caro-vita corrisposto dalle Amministrazioni dello Stato per sopperire ai bisogni degli impiegati, che sentono aggravato il costo della vita, per essere cresciuti i generi di prima necessità, io mi ribello perchè non posso pensare che il contribuente della mia provincia paghi la tassa per sopperire all'aumento del costo dell'acqua di colonia per la signora del capo divisione. Per i generi di prima necessità sì, si possono fare sacrifici, ma quelle che possono essere spese di lusso, il Governo Fascista le abolisce! (*Commenti*).

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Tutto quello che lei dice è inesatto. Perchè non si è chiamato caro-vita, ma supplemento di indennità di servizio attivo. Legga il decreto.

PRESIDENTE. Avremo modo di parlarne a suo tempo.

BARBIPELLINI-AMIDEI. Mi permetta il ministro di accettare anche questa formula. Ma io dico che, come fascista, ho avuto una educazione di questo genere: dire pane al pane e vino al vino e di non nascondere mai, sotto nessun sotterfugio di parole o di definizioni, qualsiasi piccola camorra fatta a danno dei miei fratelli. Io dico che la totalità della Nazione, e anche di noi, crede che quello sia stato corrisposto per l'aumento del caro-vita. Se poi sia stato corrisposto per l'aumento di produzione intellettuale di tutti... non so perchè in un dato momento nel mese di aprile è successo questo fenomeno che precisamente in quel mese tutti gli impiegati dell'Amministrazione dello Stato sono stati soggetti improvvisamente ad uno sviluppo del loro cervello...!

PRESIDENTE. Ma questo riguarda il decreto che ancora non è venuto in discussione.

BARBIPELLINI-AMIDEI. Siccome c'è il comma che riguarda il personale nel mio ordine del giorno, dico che voto contro perchè non posso sopporre che il personale dipendente dallo Stato...

PRESIDENTE. Che c'entra questo col bilancio dei lavori pubblici? Concluda, onorevole Barbiellini!

BARBIPELLINI-AMIDEI. Ho finito, onorevole presidente, e concludo senz'altro. Io ho

delle ragioni precise e fasciste che molti dei miei colleghi intenderanno. Se non l'intendete, peggio per voi, perchè quello che si sente bisogna dirlo, altrimenti non si è fascisti.

E se sapete cosa si pensa nelle provincie, affrontate anche le ire di quelli che governano per dire loro: guardate che nel paese si pensa così e non si può essere d'accordo con voi in questo punto, perchè fareste del male al fascismo. E se voi tacete, non dite la verità. (*Commenti*).

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha chiesto di parlare. Ne ha facoltà.

SPEZZOTTI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Una brevissima dichiarazione.

Poichè l'onorevole Barbiellini-Amidei ha creduto di portare in discussione davanti al Parlamento l'opera e la responsabilità di un alto funzionario dello Stato, devo dichiarare che il Governo rivendica davanti al Parlamento tutta la responsabilità della sua politica finanziaria.

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

Sui lavori parlamentari.

ARRIVABENE GIBERTO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ARRIVABENE GIBERTO. Prego il Governo di consentire che domani io possa svolgere la proposta di legge che ho presentato circa la nomina di una Commissione d'inchiesta per l'aviazione.

PRESIDENTE. Onorevole ministro dei lavori pubblici, consente il Governo?

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Domanderei che si terminasse prima la discussione del bilancio.

ARRIVABENE GIBERTO. Onorevole Presidente, non so se domani saranno all'ordine del giorno le interrogazioni. Lo svolgimento della mia proposta di legge potrebbe essere fatto dopo le interrogazioni. Lo abbiamo già ritardato di 24 ore e si esaurirebbe in cinque minuti.

PRESIDENTE. Sta bene. Se non vi sono osservazioni in contrario, ella potrà svolgere la sua proposta di legge subito dopo le interrogazioni.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni presentate oggi.

TOSTI DI VAL MINUTA, *segretario*, legge.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se non ritenga equo e doveroso emanare disposizioni per le quali le amministrazioni provinciali e comunali possano adottare, in favore dei propri dipendenti, provvedimenti analoghi a quelli fissati dallo Stato per i propri impiegati in vista dell'attuale disagio economico in cui versano in special modo i dipendenti degli enti locali.

« Guidi-Buffarini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere come intenda difendere l'operato della passata Commissione dei libri di testo per le scuole primarie a proposito delle censure che le vengono rivolte per l'approvazione con piena lode del corso di letture « La Promessa » di Piero Domenichelli.

« Marchi Giovanni ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno, delle finanze e dell'istruzione pubblica, per sapere se non ritengano opportuno, anche nell'interesse dei sofferenti, di valorizzare i diplomi delle scuole d'idroterapia istituite dal Governo fascista con sapienti statuti, in due Università del Regno e nel senso che essi siano valutati come elementi di prelazione ai posti di medici termali nei Regi stabilimenti balneo-terapici senza pregiudizio del diritto di coloro che da anni sono già in funzione presso stabilimenti balneo-terapici.

« Gabbi, Morelli Eugenio, Messedaglia ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere in quale misura — in occasione dei recenti provvedimenti finanziari decisi dal Consiglio dei ministri a favore degli impiegati statali e dei pensionati — si è tenuto in considerazione la proposta di legge Del Croix in merito al trattamento di pensione degli ufficiali richiamati per la guerra e di quelli in servizio attivo permanente congedati dopo il 24 maggio 1915.

« Baistrocchi, Del Croix, Galeazzi, Rossi Passavanti, Gabbi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quali siano le ragioni del ritardo frapposto alla sistemazione del personale giornaliero ex-combattente del Genio civile, specialmente in considerazione dell'impegno assunto dal ministro con il Sindacato nazionale fascista dei giornalieri circa la sistemazione entro il 1º gennaio 1925. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Cimoroni ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri interessati quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

La seduta termina alle 20.5.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 15.

1. Interrogazioni.

2. *Svolgimento della seguente proposta di legge:*

Arrivabene Giberto ed altri — Nomina di una Commissione parlamentare per lo studio delle modificazioni da apportarsi all'ordinamento della Regia aeronautica.

3. *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1925-26. (290)

Discussione dei seguenti disegni di legge:

4. Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 settembre 1924, n. 1373, che abolisce l'imposta generale sul consumo del vino e del Regio decreto-legge 14 settembre 1924, n. 1372, che porta modificazioni alla tassa di consumo sul caffè e alla imposta di fabbricazione sui surrogati del caffè e sugli zuccheri. (218)

5. Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 novembre 1919, n. 2419, circa la proroga, mediante scambio di note, dei trattati e delle convenzioni di commercio fra l'Italia ed altri Stati. (18)

6. Conversione in legge del Regio decreto legge 26 aprile 1921, n. 1333, col quale è data esecuzione all'Accordo fra l'Italia e l'Egitto, avvenuto mediante scambio di note in data 31 marzo e 26 aprile 1921, in virtù del quale l'Italia rinuncia in favore dell'Egitto alle restrizioni imposte dall'articolo 6 del Trattato di commercio italo-egiziano del 14 luglio 1906, relativamente alla tassazione degli spiriti italiani importati in Egitto, intendendosi esclusi da tale rinuncia i vini italiani (compresi il marsala e il vermouth) il cui grado alcolico non ecceda il 23 per cento del loro volume. (21)

7. Repressione della falsa attribuzione di lavori altrui da parte di aspiranti al conferimento di lauree, diplomi, titoli e dignità pubbliche. (*Approvato dal Senato*) (165)

8. Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 luglio 1924, n. 1165, aggregazione del comune di San Mauro Cilento alla circoscrizione della pretura di Vallo della Lucania. (167)

9. Conversione in legge del Regio decreto 23 maggio 1924, n. 890, che ammette all'importazione temporanea la pasta di legno meccanica. (214)

10. Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 agosto 1924, n. 1376, che riduce il dazio doganale sulle farine di frumento e sul semolino e del Regio decreto-legge 20 ottobre 1924, n. 1149, che abolisce temporaneamente il dazio doganale sulle farine di frumento, sul semolino e sulle paste di frumento. (215)

11. Conversione in legge del Regio decreto-23 maggio 1924, n. 919, che proroga al 31 dicembre 1924 la temporanea abolizione del dazio doganale sul frumento ed altri cereali. (222)

12. Conversione in legge del Regio decreto legge 1^o maggio 1924, n. 661, relativo al computo del servizio coloniale a favore degli agenti delle ferrovie dello Stato. (235)

13. Conversione in legge del Regio decreto-legge 1^o febbraio 1922, n. 162, che dà esecuzione all'Accordo concluso a Portorose coi Governi dell'Austria, dell'Ungheria, della Romania, dei Serbi-Croati-Sloveni e della Cecoslovacchia allo scopo di facilitare le relazioni postali. (22)

14. Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 ottobre 1923, n. 2603, col quale è data piena ed intera esecuzione all'Accordo stipulato a Vienna il 16 luglio 1923, fra il Regno d'Italia e la Repubblica d'Austria, riguardo al trasferimento di sede delle Società e cioè delle persone giuridiche, commerciali ed altre associazioni, escluse le Banche e le Società di assicurazione. (30)

15. Riabilitazione degli invalidi di guerra. (50)

16. Conversione in legge del Regio decreto 24 agosto 1924, n. 1549, che approva la Convenzione 31 maggio 1924 per la costruzione ed esercizio di un impianto termoelettrico con utilizzazione di lignite a Barberino di Mugello (Firenze). (196)

17. Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 ottobre 1924, n. 2604, che dà esecuzione alla Convenzione postale fra il Regno d'Italia e la Repubblica di San Marino, stipulata in Roma il 5 maggio 1923 e ratificata il 18 settembre dello stesso anno. (28)

18. Lotteria nazionale a favore dell'Unione Italiana dei ciechi. (229)

19. Tombola nazionale a favore dell'erigendo Ospedale civile in Gallipoli. (272)

20. Proroga delle disposizioni che limitano l'esercizio del diritto di recesso per i soci delle società per azioni. (*Approvato dal Senato*) (360)

21. Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1925-26. (292)

22. Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1925-26. (284-284-bis)

23. Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1925-26. (295-295-bis)

24. Conversione in legge del Regio decreto 7 marzo 1924, n. 497, contenente disposizioni per la difesa dei vini tipici. (150)

25. Votazione a scrutinio segreto di 15 disegni di legge.

Il Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

AVV. CARLO FINZI.

Roma, 1925 — Tip. della Camera dei Deputati.

