

XXXIX^a TORNATA**VENERDI 30 GENNAIO 1925****Presidenza del Vice presidente PERLA****INDICE**

Congedi	Pag. 1209
Disegni di legge (inizio della discussione di):	
« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1 ^o luglio 1924 al 30 giugno 1925	1210
Oratori:	
AMERO D'ASTE	1227
ANGIULLI	1223
FRACASSI	1228
FROLA	1218
LIBERTINI	1210
ROLANDI RICCI, <i>relatore</i>	1228
Giuramento (del senatore Albini)	1210
Interrogazioni (Annuncio di)	1235
Relazioni (Presentazione di)	1218
Ringraziamenti	1209
Votazione a scrutinio segreto (Risultato di)	1234

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti: i ministri dell'interno, della giustizia e affari di culto, della guerra, della marina, dell'istruzione pubblica, dei lavori pubblici, delle comunicazioni, ed i sottosegretari di Stato per l'interno e per i lavori pubblici.

REBAUDENGO, *segretario*, dà lettura del processo verbale dell'ultima seduta, che è approvato.

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che l'onorevole senatore Tamborino ha chiesto congedo per giorni dieci.

Se non si fanno osservazioni, questo congedo s'intende accordato.

Ringraziamenti.

PRESIDENTE. Il Sindaco di Livorno ha fatto pervenire alla Presidenza la seguente lettera:

« Livorno, li 29 gennaio 1925.

« In nome di questa città che ebbe l'onore di dare i natali all'illustre compianto cavaliere di Gran Croce conte dott. Florestano de Lardere!, senatore del Regno, in nome della civica rappresentanza, e in nome mio in particolare, porgo all'on. Alto Consesso senatoriale, e personalmente all'Eccellenza Vostra, i più vivi ringraziamenti per le condoglianze inviate per la morte dell'uomo, la cui perdita ha determinato lutto profondo nella cittadinanza intera.

« Col maggiore ossequio

Il Sindaco

Firmato: « U. FONCI-OTTIERI ».

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca:
Votazione di ballottaggio per la nomina:

a) di un membro supplente della Commissione permanente d'istruzione dell'Alta Corte di giustizia;

b) di un commissario della Cassa di depositi e prestiti;

c) di un commissario di vigilanza all'Amministrazione del fondo per il culto.

Votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 1º maggio 1924, n. 763, contenente disposizioni relative alle scuole elementari nei territori annessi (N. 43):

Conversione in legge del Regio decreto 18 maggio 1924, n. 849, che autorizza i provveditori agli studi a bandire entro il maggio 1924 un concorso speciale tra maestri ex-combattenti (N. 63):

Conversione in legge del Regio decreto 25 settembre 1924, n. 1478, concernente norme per le Commissioni d'inchiesta in materia di opere pubbliche interessanti l'Amministrazione dello Stato (N. 62).

Prego il senatore, segretario, onorevole Rebaudengo, di fare l'appello nominale per queste votazioni.

REBAUDENGO, *segretario*, fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

Nomina di scrutatori.

PRESIDENTE. Estraggo a sorte i nomi degli onorevoli senatori che procederanno allo scrutinio delle schede di votazione.

Risultano sorteggiati quali scrutatori per la votazione di ballottaggio:

Per la nomina di un membro supplente della Commissione di istruzione dell'Alta corte di giustizia, i signori senatori Ciccotti, Sanarelli, Raineri, Gentile, Bergamini.

Per la nomina di un Commissario alla Cassa depositi e prestiti, i signori senatori: Pironti, Scaduto, Valenzani, Palummo, Montresor; per la nomina di un Commissario di vigilanza all'Amministrazione del fondo per il culto, i signori senatori: Taddei, Guidi, Di Robilant, Soderini, Baccelli Pietro.

Giuramento del senatore Giuseppe Albini.

PRESIDENTE. Essendo presente nelle sale del Senato il signor Giuseppe Albini, la cui nomina a senatore fu in una precedente seduta

convalidata, prego i signori senatori Dallolio Alberto e Rava di volerlo introdurre nell'aula per la prestazione del giuramento.

(Il signor Giuseppe Albini è introdotto nell'aula e presta giuramento secondo la formula prescritta dall'art. 49 dello Statuto).

PRESIDENTE. Do atto al signor Giuseppe Albini del prestato giuramento, lo proclamo senatore del Regno ed immesso nell'esercizio delle sue funzioni.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1924 al 30 giugno 1925 » (N. 80).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1924 al 30 giugno 1925 ».

Prego l'onorevole segretario Biscaretti di darne lettura.

BISCARETTI, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 80).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

LIBERTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LIBERTINI. Onorevoli senatori, avevo presentato una interpellanza sull'azione del Governo in materia di lavori pubblici nei riguardi del Mezzogiorno e delle isole, ed è di questo che oggi, in occasione della discussione del relativo bilancio, intendo intrattenermi, nella maniera più rapida e concreta che mi sarà possibile.

L'argomento purtroppo non è nuovo, ed io che ho l'onore di contare circa trenta anni di vita parlamentare, con venti di rappresentanza alla Camera dei deputati, ho dovuto ripetute volte interessarmi di questa penosa questione. E dico penosa a ragion veduta, onorevoli colleghi, perchè disgraziatamente, nei rapporti delle provincie meridionali ed insulari, quasi tutti i Governi, dalla costituzione del Regno ad oggi, hanno usato verso le medesime un trattamento poco benevolo e niente conclusivo.

Le promesse non sono mancate, specialmente nei periodi che precedevano le battaglie elet-

torali, e delle quali, naturalmente, si facevano eco, a nome del Governo del tempo, i deputati ed i candidati i quali avevano interesse di propiziarsi i collegi: ferrovie, strade, bonifiche e tanti altri benefici, di attuazione più o meno prossima, che, se fossero stati realizzati anche in piccola parte, non avremmo altro da desiderare. Ed anche l'attuale Presidente del Consiglio, onorevole Mussolini, ha dichiarato ripetutamente ed in parecchie occasioni di volersi interessare della soluzione del cosiddetto *problema meridionale*, al quale ha accennato in diversi suoi discorsi, tra i quali notevole quello pronunziato dal poggiuolo dell'antico palazzo reale davanti al popolo di Palermo, che lo acclamava, mentre le sue parole aprivano alla speranza il cuore di quelle generose popolazioni stanche di attendere. Né altri affidamenti mancarono da parte del Presidente del Consiglio durante il suo giro nella nostra Sicilia, che lo accolse con entusiasmo e con fiducia, nella certezza di vedere realizzate le aspirazioni di tanti anni per opera del Governo nazionale, che ne assumeva l'impegno colla parola del suo Capo.

Purtroppo, però, anche questa volta le promesse non sono state mantenute, almeno finora.

A questo punto tengo a dichiarare, onorevoli colleghi, che se le mie parole possono essere improntate ad un senso di amarezza per il cattivo trattamento fatto alle nostre regioni, ciò non vuol dire che io mostri invidia o deplori tutto ciò che si è fatto per le provincie più fortunate. Noi del Mezzogiorno abbiamo l'animo aperto ai sentimenti più generosi, come e quanto gli altri italiani, ciò che quasi sempre ci ha fatto indulgere sul trattamento poco benevolo verso di noi, in confronto degli altri. E di questa trascuratezza, non esito ad affermarlo, troppa colpa abbiamo noi stessi, perchè purtroppo la deputazione meridionale è stata sempre discorde o apatica, e mai ha saputo premere con azione unica ed efficace sopra i Governi per ottenere quello che era necessario. E, quello che è peggio, si è che spesso i ministri dei lavori pubblici meridionali sono stati coloro che meno hanno curato gli interessi della loro regione; di tal che io non esito a dichiarare che sono ben lieto di vedere oggi a questo posto un ministro settentrionale, nello augurio che egli saprà con maggiore indipen-

denza, e coll'animo sgombro dai piccoli contrasti locali, rendersi conto dei nostri reali bisogni, e, nei limiti delle disponibilità dello Stato, provvedere adeguatamente e con sollecitudine.

Animato da questi sentimenti, ma soprattutto incoraggiato dalle dichiarazioni che il nuovo ministro Giuriati ha fatto assumendo il potere, nei riguardi del Mezzogiorno, e dalle prove che ha dato di volerle attuare, sollecitando anche l'azione della burocrazia, sento il dovere di sottoporre a lui le mie idee su ciò che non si è fatto, e su ciò che si dovrebbe fare, per compensare in certo modo l'incuria del passato e dare alle nostre popolazioni la sensazione della buona volontà del Governo nazionale.

Ed è qui opportuno ricordare che nella corresponsione delle imposte verso lo Stato, i contribuenti del Mezzogiorno e delle Isole non sono certamente gravati meno di quelli delle altre regioni; che anzi, essendo la quasi totalità della nostra ricchezza compresa nelle industrie agricole, queste, per la loro natura, facilmente e precisamente controllabile, sono le più colpite dal fisco e sotto diverse forme, una più gravosa dell'altra.

Ma, tornando in argomento, ricorderò che uno dei principali problemi da risolvere per le nostre regioni è quello della viabilità, al quale altri non meno importanti se ne innestano, e cioè quello della sicurezza pubblica, la facilità di accesso e di dimora nei campi e quindi la intensificazione della cultura e della produzione; ciò gioverebbe anche per combattere l'urbanesimo, che è purtroppo una delle piaghe del Mezzogiorno. Ed a questo programma dovrebbe anche accoppiarsi la bonificazione dei terreni per liberarli dalla malaria, che, specialmente nei mesi estivi, rende impossibile il dimorarvi.

E vengo alla viabilità, prospettando delle questioni concrete al riguardo.

Molti dei colleghi i quali, come me, han fatto parte dell'altro ramo del Parlamento, ricorderanno i lunghi dibattiti e le molte leggi che si sono fatte in proposito, cioè sulla necessità di dotare il Mezzogiorno di una buona rete di ferrovie, sia pure a scartamento ridotto. Abbiamo avute le leggi per le linee Calabro-Lucane colle quali si provvedeva ai bisogni della Ba-

silicata e della Calabria, e prima ancora avemmo quelle per le cosiddette secondarie Siciliane.

La costruzione di queste ultime, dopo una serie di provvedimenti legislativi, ripetute volte discussi e modificati, e che diedero spesso occasione ad aspri contrasti, fu assicurata con la legge 21 luglio 1911, n. 848, colla quale si stabiliva e si provvedeva anche al relativo finanziamento. La Sicilia avrebbe avuto 800 chilometri di ferrovie da costruirsi a scartamento ridotto, ripartite in un piano, che fu anche approvato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Lo Stato corrispondeva sussidi chilometrici per 50 anni (costruzione ed esercizio) variabili a seconda delle maggiori o minori difficoltà delle linee da costruire. La legge era perfetta, poichè non mancava che bandire le aste (e vi erano già delle ditte che concorrevano); di modo che si sperava che in poco tempo finalmente questo sogno, carezzato da tanti anni, si sarebbe realizzato. Sopraggiunta la guerra, tutto fu posto a tacere per ragioni ovvie. Nessuno in quei momenti di trepidazione per la Patria poteva pensare a intraprendere un lavoro di quella mole; nessuna ditta avrebbe rischiato i suoi capitali nell'incertezza della continuazione del lavoro medesimo. Né le nostre patriottiche popolazioni mostrarono di lagnarsi di questo rinvio dovuto a cause di forza maggiore, e furono invece larghe di sacrifici per la salvezza della Patria comune.

Finita la guerra, e riprese le trattative per la costruzione delle ferrovie si dovette constatare che erano cambiate le condizioni del mercato: il costo della mano d'opera non era più quello dell'anteguerra, è così quello dei materiali; di modo che i sussidi che si erano creduti sufficienti per costruire queste linee (e i massimi erano di 13 mila lire a chilometro) non erano più sufficienti. Si cercarono allora altri espedienti per raggiungere lo scopo e si ventilò anche l'idea di aumentare i sussidi, mettendoli al livello delle richieste del mercato. Si andò così avanti per qualche tempo, senza concludere, fintanto che, sotto la pressione degli interessati, il Governo del tempo, col decreto legge 13 aprile 1919, n. 567, autorizzò la costruzione di brevi tronchi di ferrovia a cura diretta dello Stato ed all'uopo fu imposta nel bilancio dei lavori pubblici la cifra

provvisoria di 50 milioni coi quali far fronte alle prime spese.

A questo primo decreto legge ne successe un secondo, del 2 ottobre 1919, n. 1838, per la sistemazione definitiva ed il completamento della rete delle secondarie, da essere costruite per intero a spese dello Stato; ed all'uopo si autorizzò il Governo alla necessaria accensione di debiti, per 50 anni, colla Cassa Depositi e Prestiti, per approntare le somme occorrenti all'esecuzione dei lavori. Questi, con grande soddisfazione delle popolazioni, furono iniziati su diversi tronchi, a cura degli uffici sezionali impiantati nelle diverse località dove si svolgevano le costruzioni ed alla immediata dipendenza dell'Ufficio centrale delle costruzioni presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Intanto intervenne il Regio decreto 24 novembre 1921, n. 1696, col quale, per meglio attuare quello che si era stabilito coi precedenti decreti-legge, si istituiva un ufficio speciale a Palermo per lo studio e la redazione dei diversi progetti e per le altre operazioni tecniche; si consentiva un aumento del 10 per cento sugli 800 chilometri già stabiliti e sull'intero sviluppo della rete, si autorizzava la costruzione a scartamento ordinario di due linee della Sicilia, cioè la Trapani-Calatafimi e la Caltagirone-Terranova, a cura dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, ed infine si autorizzava la spesa di 70 milioni l'anno per 10 anni, allo scopo di poter disporre sicuramente dei mezzi per le costruzioni stesse.

Oramai credevamo di essere in porto; la realizzazione di questo sogno pareva già raggiunta e si sperava che mediante questa legge in pochi anni avremmo potuto avere la costruzione della intera rete, aumentata ad 880 chilometri.

Avvenne intanto l'assunzione al potere del Governo Nazionale nell'ottobre del 1922; e questo avvenimento, che fu bene auspicato dalla nazione, ebbe per noi una conseguenza dolorosa.

Purtroppo, mi spiace di dover deplorare l'opera di un conterraneo, ma la verità dei fatti non si può mutare, e la verità si è che deve addebitarsi a costui se ciò che pareva già raggiunto, fu rinviato a tempo indeterminato: parlo del ministro dei lavori pub

blici onorevole Carnazza, che fece parte del primo Ministero Mussolini. Ed è, purtroppo, indubitabile, onorevoli colleghi, ed è maggiormente doloroso il dover constatare che doveva toccare proprio ad un ministro siciliano il compito di arrecare un così grave danno agli interessi dell'isola, in conseguenza delle determinazioni e dei nuovi criteri amministrativi da lui adottati in materia di appalti e contratti con gli assuntori dei lavori per conto dello Stato.

Al sistema della esecuzione diretta o delle aste pubbliche, anche per la costruzione delle ferrovie della Sicilia, fu sostituito quello deploratissimo della trattativa privata, colle relative dannose conseguenze, come sarò a dimostrare.

Valgano i fatti! E qui devo richiamare alla memoria del Senato lo svolgimento, nella seduta del 25 maggio 1923, di una mia interrogazione, diretta al ministro dei lavori pubblici, colla quale chiedevo di conoscere gli intendimenti del Governo circa la sollecita costruzione di queste ferrovie, non essendo ancora ben noti al pubblico gli impegni assunti dall'onorevole Carnazza colle due convenzioni delle quali parlerò in seguito. E ricorderò ancora la risposta datami dal predetto ministro, cioè che il Governo intendeva fossero costruite le linee *utili* e non quelle *inutili*, e che per le prime, già studiate dai corpi tecnici, era già stato dato l'appalto. Ed alla mia dichiarazione che non potevo essere soddisfatto della risposta del ministro, anche perchè veniva ad essere manomesso un diritto acquisito dalla Sicilia, in base alla legge citata del 21 luglio 1911 ed alle susseguenti, ed alle mie osservazioni in contrario sul modo col quale, arbitrariamente, egli aveva creduto di risolvere questo problema tanto interessante per la nostra isola, l'onor. Carnazza ribattè sdegnosamente che *anche nella sua qualità di siciliano, egli avrebbe tutelato gli interessi generali a preferenza di quelli locali, anche se riguardavano la Sicilia*. Vedremo in seguito con quanta rigidità egli abbia rispettato questi criteri, ed intanto passeremo ad esaminare gli atti in seguito da lui compiuti.

Or è da notare che, mentre il ministro aveva risposto così alle mie recriminazioni, nella *Gazzetta Ufficiale* del 13 giugno dello stesso anno

1923, veniva pubblicato un R. Decreto 29 aprile n. 1218, col quale si approvavano *due convenzioni per la concessione delle ferrovie secondarie della Sicilia*. È opportuno tener presenti le date, il cui linguaggio è molto sintomatico.

Le convenzioni predette erano state firmate il 21 marzo precedente tra i ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze da una parte e la *Compagnia generale per lavori e servizi pubblici* (Mac Arthur, Biraghi e C.) per il gruppo orientale, ed i sig.ri avv. Giuseppe Romano, Nicolini Salvatore ed altri, da Palermo, pel gruppo occidentale. Ed è qui da notare che gli atti costitutivi di queste due società concessionarie furono stipulati il 2 aprile l'uno e il 16 aprile l'altro, cioè a dire dopo ottenuta la concessione. Con questo metodo amministrativo instaurato dall'on. ministro Carnazza si veniva a stabilire il principio che si possono concedere a dei privati e sconosciuti, per giunta, o mal conosciuti, che è peggio, per circa 800 milioni di lavori prima che si fossero costituiti in forma legale, dando allo Stato le opportune garanzie.

Ho con me le copie degli atti relativi che metto a disposizione di quanti vogliono avere una conferma delle mie affermazioni.

Ma vi ha di più: ognuna di queste società si costituiva con 100,000 lire di capitale nominale, di cui versati i soli tre decimi. Ed è qui ancora da ricordare come il ministro predetto, nella risposta data alla mia succennata interrogazione, non esitò ad affermare che ciò era perfettamente normale perchè le società prima ottengono le concessioni e poi costituiscono il capitale. Non aggiungo commenti, ma credo sia da deplorare che questa teoria, abbastanza peregrina, venga affermata dal banco del Governo, che ha il dovere di tutelare rigidamente gli interessi dello Stato e della cosa pubblica.

E la verità si è che queste famose convenzioni, approvate col predetto decreto 29 aprile 1923 furono quanto di più scandaloso ed irregolare si possa immaginare; i concessionari dell'una e dell'altra non davano infatti alcuna garanzia di adempimento degli impegni assunti per la loro assoluta incapacità tecnica e finanziaria. Di fronte al clamore pubblico che si levò altissimo appena si ebbe conoscenza del decreto succennato, si tentò di far credere

che quelle concessioni erano state fatte per agevolare le associazioni dei combattenti e dei mutilati della Sicilia; ma tanto gli uni che gli altri protestarono così fieramente con lettere rese di pubblica ragione sui giornali, che tutti allora si occuparono dello scandalo, con espressioni di viva riprovazione, prospettando il danno certo che ne sarebbe venuto agli interessi siciliani. E queste malaugurate concessioni, portate nel Consiglio dei ministri, sarebbero state annullate se qualche autorevole voce dei maggiorenti fascisti si fosse levata contro le medesime, come furono annullate delle altre, di colore parimente oscuro, cioè quella delle ferrovie cremonesi per l'intervento energico del deputato Farinacci, e l'altra della direttissima Bologna-Firenze, in seguito al vivace incidente Baroncini-Quilici, ed all'intervento del giornale fascista di Bologna, *l'Assalto*.

La Corte dei Conti intanto si rifiutò di registrare il Decreto predetto, perchè mancava il parere del Consiglio di Stato e vi era, d'altra parte quello negativo dei corpi tecnici del Ministero, contrariamente a quanto aveva affermato il ministro nella risposta alla mia interrogazione. A richiesta del Governo ne fu fatta la registrazione con riserva, con che si poté ottenere, non di vincere, ma di sopraffare le gravissime obiezioni dell'Alto consesso.

E ricorderò ancora un particolare molto interessante e sintomatico. Il contenuto delle convenzioni stipulate non fu pubblicato insieme con il Decreto che le approva, ma solamente nel bollettino del Ministero dei Lavori Pubblici del 15 ottobre 1923, cioè a dire 7 mesi dopo la stipulazione e quando il malumore sollevato dalla stampa nella pubblica opinione si era in certo modo attutito, pel non breve tempo trascorso, sperando così di farle passare inosservate.

Ed in questa convinzione ci conferma l'esame delle ripetute convenzioni stipulate una coi signori Mac-Arthur, Biraghi e C., sotto il pomposo titolo: *Compagnia Generale per lavori e servizi pubblici*, e l'altra coi signori Romano, Nicolini e C. In queste convenzioni, che possono al massimo ritenersi come un compromesso, non è precisato il numero dei chilometri delle ferrovie da costruire, che può essere pertanto modificato e ridotto secondo l'arbitrio del ministro e la convenienza dei

concessionari, come vedremo in seguito; ed allo stesso arbitrio sono lasciati lo sviluppo dei lavori, la precedenza delle costruzioni e la determinazione dello scartamento delle linee.

Non esiste nemmeno un piano regolatore e non esistono progetti, che lo Stato, si dice, farà studiare a sue cure e spese, scartando con ciò tutto il lavoro che era stato fatto, a suo tempo, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Di conseguenza, nelle ripetute convenzioni non sono stati fissati i prezzi dell'appalto, che, si dice saranno stabiliti d'accordo fra le parti, oppure, in caso di disaccordo, da un Collegio arbitrale. Ad ogni buon fine poi, nell'interesse dei concessionari, si stabilisce che i prezzi a suo tempo determinati saranno aumentati dell'8 per cento. Ed un'altra circostanza bisogna aggiungere, di grande rilievo per la sicurezza della buona costruzione delle linee, cioè che mentre nella legge del 21 luglio 1911 era stabilito che il costruttore delle linee ne sarebbe stato l'esercente per il periodo di 50 anni, nelle nuove concessioni, così irregolarmente stabilite, si affida ai concessionari che poco affidano, per le irrisorie garanzie che danno (cinquecentomila lire per un lavoro di alcune centinaia di milioni), la semplice costruzione delle linee medesime.

A completamento di queste notizie veramente sbalorditorie vi è poi la nomina dell'ing. Biraghi, uno dei concessionari delle ferrovie predette, a membro del Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella qualità di *esperto*.

Riassumendo, dall'esame di quanto sopra, risulta chiaramente che alla patente e grave irregolarità della procedura seguita nell'approvazione di queste convenzioni corrisponde il contenuto delle medesime, che è addirittura incredibile e dimostra la volontà del ministro Carnazza di favorire smaccatamente le persone amiche, a tutto danno delle cose.

Ho voluto dire tutto questo al Senato non per un vano sfogo di risentimento personale, che in me non esiste, ma perchè ne risalti evidente la conclusione che cioè, stando così le cose, la costruzione delle ferrovie secondarie resterà sempre un pio desiderio della nostra popolazione e di chi ne patrocina gli interessi. E mi consenta il Senato che io brevemente

racconti un episodio, del quale sono a personale conoscenza, che serve ad avvalorare le mie considerazioni, non solo, ma che dimostra anche quale danno risentirà lo Stato dallo sviluppo di queste mostruose concessioni.

Nel piano di costruzione delle ferrovie secondarie della Sicilia ve ne era compresa una che da Piazza Armerina conduce a Caltagirone, e della quale un tratto era stato costruito direttamente dallo Stato pel tramite dell'ufficio dipendente dalla Direzione generale delle costruzioni. In seguito alla firma della convenzione coi signori Mac Arthur, Biraghi e C., costoro fecero sospendere tutti i lavori della linea predetta, facendo sapere che erano disposti a subconcedere la costruzione della medesima al miglior offerente per loro. Una cooperativa di combattenti di Piazza Armerina aveva chiesto al Governo l'appalto dei lavori di un tratto di circa sei chilometri della stessa, partendo da Piazza Armerina, e ne sa qualche cosa l'onorevole Presidente del Consiglio, il quale era stato interessato all'uopo dal presidente della cooperativa predetta venuto espressamente a Roma.

Ma a nulla approdarono le pratiche fatte ed anche la buona volontà del Capo del Governo, perchè i nuovi concessionari, già investiti dei loro diritti, si rifiutarono alla richiesta dei combattenti. Invece l'appalto del medesimo tratto della ferrovia fu dato ad un certo D'Agata, un appaltatore privato, il quale, avendo bisogno di lavorare si è dovuto assoggettare al pagamento di una senseria del 20 per cento ai signori Mac Arthur, Biraghi e C. Ciò significa che sull'ammontare complessivo dei collaudi delle opere fatte, così come è stabilito nelle convenzioni, i signori concessionari ne intascavano tranquillamente un quinto senza rischiare un soldo, soldi che, del resto, non avevano, perchè, data la nessuna garanzia finanziaria che presentavano, non avevano potuto trovarne.

Epperò, dovendo compenare l'appaltatore dell'enorme senseria corrisposta, si è ricorso ad un piccolo artificio, duplicando cioè ed anche triplicando i prezzi unitari che venivano stabiliti tra concessionari ed il compiacente ufficio speciale di Palermo. È avvenuto così, e me lo conferma una pubblicazione che ho ricevuta in questi giorni, che, per esempio, per lo scavo di terra, il quale, nelle perizie degli uf-

fici dello Stato si pagava a lire 4.75 il metro cubo, nei collaudi invece concordati tra Mac Arthur e l'ufficio speciale si corrispondeva all'appaltatore il prezzo di lire 13.70 il metro cubo.

Ed il danno di questo enorme aumento di prezzo viene a ricadere sull'erario, perchè in seguito, con un altro decreto del 2 dicembre 1923, n. 3097, il ministro che aveva firmato le convenzioni, sciogliendo la riserva contenuta nella lettera b) dell'art. 5 delle convenzioni medesime, stabilì che lo Stato, abbandonando il sistema di pagamento delle annuità, corrispondesse in capitale attuale le somme relative alle liquidazioni dei lavori. Lo Stato quindi viene a pagare 15 quello che costa effettivamente cinque, a tutto vantaggio dei signori Mac-Arthur, Biraghi ed altri amici del ministro, che intascano, senza alcun rischio, le laute provvigioni del 20 per cento.

Il suo antecessore, onorevole Giuriati, ne sa qualche cosa. E qui sento il dovere di dire una parola in difesa dell'onorevole Sarrocchi, il quale a torto fu accusato di essere il nemico del Mezzogiorno. Egli, che succedette al Carnazza, ebbe un compito difficilissimo ad assolvere: si trattava cioè di rivedere e controllare ciò che era malfatto, e quindi fu obbligato anzitutto a ricomporre il principale organo del ministero, cioè il Consiglio superiore, eliminandone tutti quelli che illegalmente vi aveva aggiunto il predecessore, e poi a dover ordinare inchieste, annullare contratti e di conseguenza sospendere molti lavori di quelli in corso nel mezzogiorno. Ebbe il torto di non annullare anche le convenzioni delle ferrovie siciliane, ma di questo non gli faccio colpa, perchè, forse, non ebbe il tempo di accertare tutto quanto vi era di losco nelle medesime, essendo l'inchiesta sull'oggetto tuttora in corso. Ella, onorevole ministro, abbia il coraggio di andare in fondo e potrà constatare che quello che ho detto finora non è tutto. Io non faccio questione di persone, e non vorrò certamente scendere a pettegolezzi; ma ho il dovere di difendere l'interesse del mio paese e questo lo farò ad ogni costo. E pertanto confermo che, permanendo l'attuale stato di cose, la Sicilia aspetterà per un pezzo le sue ferrovie, non essendo facile trovare sempre un disgraziato appaltatore che si lasci iugulare, pagando ai

concessionari enormi senserie. Ella deve saperlo perchè i lavori sono arrestati su tutte le linee. E pensare che nel medesimo articolo 6, ultimo alinea, delle due convenzioni era stabilito che nei due anni 1923 e 1924 doveva eseguirsi complessivamente un ammontare di lavori non minore di venti milioni di lire.

Onorevole Giuriati, attendo da lei la risposta a questo mio quesito e mi auguro che, in esecuzione delle leggi esistenti, vorrà certamente e saprà provvedere perchè cessi questo stato di cose, che è diventato insopportabile per la Sicilia, e che è causa di grande malcontento che si riverbera sul Governo che non provvede.

E passo alle strade ordinarie. Anche per queste è avvenuto quel che avvenne per le ferrovie. La costruzione delle strade della Calabria fu concessa nei modi che tutti conoscono, anche per le notizie che sono emerse da un recente dibattito giudiziario, in seguito a querela per diffamazione; e l'onorevole Sarrocchi, persuaso di ciò, non tardò ad annullare questi contratti di colore oscuro.

Con un decreto poi del 2 dicembre 1923, n. 3185, si provvedeva al riordinamento della rete stradale ordinaria della Sicilia, a cura e spese dello Stato, coll'importo previsto di duecento milioni. Ed anche questa volta, nell'esecuzione del decreto in parola, si seguirono i sistemi della concessione a trattativa privata, senza piano organico, senza programma, senza prezzi unitari; tutto è lasciato all'arbitrio del ministro; il quale poi, alla chetichella, stipulò il relativo contratto colla Società Anonima per le strade dell'Italia meridionale ed Insulare, rappresentata dall'ingegnere Puricelli.

Lo dirò al Senato - ma non occorre che lo dica a lei, onorevole ministro - di questi lavori nulla o molto poco si è fatto. E pensare che in una intervista che l'assuntore aveva concessa ad un giornale, che non è sospetto, perchè è l'organo, a Catania, dell'ex ministro Carnazza, si diceva che i lavori sarebbero cominciati assolutamente nel febbraio del 1924, ma che, per dar corso a tutta l'organizzazione, occorrendo molti preparativi, essi avrebbero avuta piena efficienza nel giugno dello stesso anno! Ma tutto ciò è rimasto allo stato di sogno; nessun grande preparativo si è fatto da parte dell'assuntore, ed oggi, che siamo al febbraio

del 1925, solo qualche breve tratto si è costruito, malgrado tutte le assicurazioni e le promesse. Anche a questo, onorevole ministro, ella deve rivolgere la sua attenzione ed avrà la gratitudine di tutti noialtri. Le posso intanto assicurare che è profonda in noi la convinzione, ed i fatti finora lo confermano, che, stando così le cose, la Sicilia attenderà invano le sue strade come le ferrovie. E bisognerà anche guardare alla distribuzione di questi mezzi di comunicazione, perchè è vero che l'onorevole Carnazza, rispondendo alla mia ricordata interrogazione diceva che non si sarebbero costruite le strade elettorali, ma se dobbiamo giudicare da una certa carta della Sicilia, che porta questa pomposa leggenda: *Come il Governo nazionale ha risolto il problema delle comunicazioni in Sicilia*, e che tutti giudicarono una vera bomba elettorale, perchè pubblicata e distribuita largamente prima delle elezioni del 6 aprile, se, come dicevo, dobbiamo giudicare dal predetto documento, dobbiamo constatare che anche al predetto ex-ministro stavano a cuore le linee elettorali ed anche d'interesse personale.

In questa carta difatti sono indicate due ferrovie che non esistevano nel blocco degli ottocento chilometri, e che sarebbero anche costruite a scartamento ordinario e cioè la Noto-Pachino e la Motta S. Anastasia-Paternò, la cui necessità ed importanza sono per lo meno discutibili, mentre non vi è la Caltagirone-Terranova, la quale era non solamente compresa negli ottocento chilometri delle secondarie, ma fu riconosciuta di tanta importanza che lo stesso ufficio delle costruzioni delle ferrovie ne propose e ne fece redigere il progetto per la costruzione a scartamento ordinario. E chiedo venia al Senato della digressione che potrebbe sembrare di carattere campanilistico, ma che viceversa serve a luneggiare i criteri tenuti da quel ministro nei rapporti della tutela degli interessi generali del Mezzogiorno e della Sicilia.

Io ho fiducia nell'onorevole Giuriati, che ha mostrato così buone intenzioni e fin dal primo giorno della sua assunzione al potere ha dichiarato di voler risolvere il problema del Mezzogiorno, ho fiducia nel Presidente del Consiglio, che certo non avrà dimenticate le promesse che ha fatte nella sua gita in Sicilia,

nella quale ha potuto constatare *de viso* quali sono effettivamente i nostri bisogni, e sono certo che provvederanno adeguatamente e con sollecitudine per non creare nuove disillusioni nell'animo di quelle popolazioni.

E mi consenta il Senato che lo intrattenga ancora brevemente su qualche altra questione di minor momento ed avrò finito.

Da parecchio tempo si attende in Sicilia, onorevole ministro, la soluzione degli acquedotti così detti misti. Lei sa benissimo che nell'interno dell'Isola ci sono circa quarantatré comuni che mancano d'acqua. La spesa per provvedere ad un tale lavoro non è certamente piccola, ma il bisogno è urgente e si tratta anche di questione igienica, poichè la mancanza dell'acqua è pure causa di pericoli per la salute pubblica. È stato redatto da tempo un progetto di acquedotto cumulativo per l'uso anche delle stazioni ferroviarie intermedie, le quali difettano di acqua, ciò che torna a scapito del servizio.

Anche nell'altro ramo del Parlamento la questione è stata prospettata e se ne sono interessati l'onorevole Abisso ed altri deputati della regione, ed a costoro il suo predecessore ha dato degli affidamenti. Mi auguro, onorevole ministro, che anche lei vorrà prendere a cuore la soluzione di questo importante problema, corrispondendo ai voti di quelle popolazioni ed anche alle promesse fatte.

Nella discussione del bilancio 1921-22, quando era al Ministero dei lavori pubblici l'onorevole Riccio, al quale avevo fatta una viva raccomandazione. Si tratta di cosa che non dovrebbe presentare alcuna difficoltà, ma che assicurerebbe la più rapida e sicura comunicazione tra Roma il Mezzogiorno e la Sicilia. Occorrerebbe completare il piccolo tratto di doppio binario tra Salerno e Battipaglia. Come ella sa, da Napoli a Salerno la linea è tutta a doppio binario. Ora, poichè su quella linea passano tutti i treni che vanno a Villa S. Giovanni e perciò in Sicilia, e passano anche quelli che vanno, per Metaponto, a Brindisi, Taranto ecc., avviene che, mentre fino a Salerno col doppio binario il servizio procede speditamente e senza ritardi, da Salerno sino a Battipaglia avviene un vero strozzamento del movimento, dovendo gli uni e gli altri treni essere instradati su una sola linea. Si tratta di pochi chilometri e quindi di

una spesa poco rilevante, ma che agevolerebbe immensamente la rapidità delle comunicazioni tra la Capitale e il Mezzogiorno.

L'onorevole ministro Riccio convenne allora della giustezza delle mie richieste e disse che avrebbe provveduto, cosa che mi auguro vorrà farsi anche da Lei, tanto più che pare che le opere siano quasi completamente fatte: occorrerebbe mettere qualche binario e sistemare delle opere in muratura poco importanti.

E devo finalmente fare una raccomandazione, che avrò espresso, se avessi svolto la mia interrogazione sui lavori del porto di Catania. Occorre ricordare che questo appalto fu concesso al comune di Catania, con facoltà di subconcederlo ad una Società finanziata dalla Banca Italiana di Sconto, e questa, a sua volta, pare che lo abbia subconcesso alla ditta Almagià e Penna, cosa che non era prevista nè consentita dal primo contratto tra lo Stato ed il comune di Catania. In conseguenza di questa, e, pare, di altre irregolarità i lavori sono stati sospesi. In seguito al mio interessamento in proposito, l'onorevole ministro Sarrocchi mi aveva fatto sapere, in linea riservata, che era in corso una inchiesta per l'accertamento delle possibili responsabilità, ed era appunto questa la ragione per la quale era stato rinviato lo svolgimento della predetta interrogazione.

Ossequente come sono alla più assoluta correttezza e legalità non posso non approvare le misure prese dal Governo per tutelare gli interessi dell'erario e colpire i disonesti, ma è necessario che questo stato di cose non si prolunghi all'infinito, che si effettui al più presto la ripresa di questi lavori. Ciò è necessario anche per ovviare alla disoccupazione, che comincia a far sentire i suoi effetti resi più gravi dal continuo aumento del costo della vita, ciò che rende sempre più difficile la condizione dei nostri lavoratori. La fame è cattiva consigliera, onorevole Giuriati, ed io non vorrei che l'inasprimento delle condizioni deprecate possa dar luogo a dei fatti che tornassero a scapito del buon nome della nostra Patria e della diminuzione del suo prestigio all'estero.

Onorevole Giuriati, io raccomando a voi il Mezzogiorno e la Sicilia pei quali avete dimostrato tanto interesse. Voi siete stato un valoroso soldato, avete servito la Patria in guerra,

e avete potuto constatare con quale abnegazione i nostri calabresi e siciliani abbiano saputo dare tutto il loro sangue...

Una voce: Come gli altri!

LIBERTINI. Ma io non ho fatto confronti. Sto ricordando le popolazioni che rappresento, senza far torto agli altri, e riaffermo che è ormai tempo che si provveda a quelli che si trovano in peggiori condizioni e che pur valorosamente hanno servito la Patria. Onorevole Giuriati, confido in lei! (*Approvazioni*).

Presentazione di relazioni.

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

FROLA. A nome dell'Ufficio centrale ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 23 maggio 1924, n. 905 riguardante la nuova tariffa per la spedizione delle cartoline illustrate ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Frola della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Invito l'onorevole senatore Giardino a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

GIARDINO. A nome dell'Ufficio centrale ho l'onore di presentare al Senato la relazione sui disegni di legge:

Sull'ordinamento dell'esercito.

Sul reclutamento dell'esercito.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Giardino della presentazione di queste relazioni, che saranno stampate e distribuite.

Invito l'onorevole senatore Di Robilant a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

DI ROBILANT. A nome dell'Ufficio centrale ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Sull'organizzazione della Nazione in guerra ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Di Robilant della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Invito l'onorevole senatore Chimienti a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

CHIMIENTI. A nome della Commissione di finanze, ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Stato di pre-

visione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925 ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Chimienti della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Invito l'onorevole senatore Pestalozza a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

PESTALOZZA. A nome dell'Ufficio centrale ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 22 maggio 1924, n. 1084, contenente disposizioni per la scuola di Ostetricia di Trieste e per la biblioteca governativa di Gorizia ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Pestalozza della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprenderemo ora la discussione sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

FROLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FROLA. Io mi permetto di richiamare l'attenzione del Senato, molto brevemente, su alcuni punti riguardanti il funzionamento interno del Ministero dei lavori pubblici, perchè sono state troppe le disposizioni relative ai lavori pubblici: troppi provvedimenti vennero presi e poi di nuovo modificati e revocati, e quindi su questo punto è bene che il Senato dica pure la sua parola. Io alludo subito al nuovo ordinamento interno del Ministero dei lavori pubblici e alludo anche a quanto l'egregio relatore della Commissione di finanze ha detto, relativamente a questo ordinamento fatto quasi in modo sussultorio, quindi modificato e revocato, nella sua lucida e sintetica relazione sul bilancio dei lavori pubblici. È bene che il Senato fermi la sua attenzione su questo punto, il Senato che fu sempre vigile custode e sempre si occupò del regolare ordinamento della cosa pubblica.

Il relatore della Commissione di finanze, riguardo a questo ordinamento interno del Ministero dei lavori pubblici, così dice: « La vo-

stra Commissione esprime quindi l'avviso che l'ultima riforma corrisponda al migliore rendimento dell'organizzazione ed al più utile funzionamento dell'Amministrazione centrale del Ministero; ma esprime altresì l'avviso che sarebbe desiderabile e vantaggioso che, d'ora innanzi, si procedesse meno frequentemente alle modifiche delle compagini amministrative centrali, e che, ove è d'uopo, la responsabilità collegiale del Consiglio dei ministri frenasse le iniziative troppo personali dei singoli ministri in così importante materia, tanto più che cotale fare e disfare dimostra che meglio è talora attendere a fare o a lasciar fare ».

Sono parole scultorie alle quali nulla voglio aggiungere, ma dimostrano la gravità delle considerazioni fatte. Quasi si potrebbe essere indotti a trasformarle in un ordine del giorno, affinché il Senato le fermi con la sua autorità.

Io ho detto che parlerò brevemente di alcune questioni interessanti i lavori pubblici, e anzitutto debbo accennare alla situazione stradale attuale.

Fino ad ora, cioè fino all'altro anno, stette in vita la legge madre del 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, la quale legge venne sempre osservata da tutti e venne trovata degna della massima attenzione, ma si volle vedere di modificarla con il decreto-legge 15 novembre 1923, col quale si dettarono nuove disposizioni per la classificazione e manutenzione delle strade pubbliche.

Si abbandonò l'antica distinzione di strade nazionali, provinciali e comunali, e col Regio decreto 15 novembre 1923, emesso in virtù di pieni poteri, le strade si divisero in cinque classi.

Sono di prima classe le strade che complessivamente costituiscono la rete principale viabile del Regno e gli allacciamenti di queste alle reti viabili degli Stati limitrofi.

Alla seconda classe appartengono le strade che servono in generale alla più diretta comunicazione tra il capoluogo di una provincia ed i capoluoghi delle provincie limitrofe, o tra il capoluogo della provincia ed i circondari, o coi porti vicini marittimi, fluviali, lacuali, ovvero con valichi alpini ed apenninici importanti.

Alla terza le strade che formando una rete organica colle prime mettono in comunicazione

i capoluoghi di una provincia coi capoluoghi di mandamento o di circondario.

Alla quarta le strade che congiungono il maggior centro di un comune coi maggiori centri dei comuni contigui, od il comune colla chiesa, col cimitero, colla stazione e simili.

Alla quinta le strade militari aperte al pubblico.

Quanto alla spesa, nelle strade di prima classe la spesa metà a carico Stato, metà a carico provincie.

Per le strade di seconda classe alla manutenzione provvedono le provincie di regola: spesa ripartita tra lo Stato in ragione di un quarto e tre quarti a carico di ciascuna provincia.

Per le strade di terza classe alla manutenzione provvedono le provincie, queste per la metà e per l'altra metà ai comuni attraversati.

Per le strade di quarta classe alla manutenzione provvedono i rispettivi comuni a totali precipue spese loro.

Per le strade di quinta classe la manutenzione è a carico dell'amministrazione militare con contributo dei comuni da fissarsi con speciali convenzioni.

Ma le difficoltà derivano dalla spesa, giacchè, come si sa, la questione stradale è questione di manutenzione, e quindi di spesa. Con un tratto di penna si disse: le strade nazionali devono essere per metà a carico dello Stato e per metà a carico delle provincie. Avvenne così che molte provincie non sono in grado di sottostare a questo aggravio, e specialmente ciò avviene nelle provincie di confine ed in alcune del Mezzogiorno; quando si fece il disegno di legge non si tenne sufficiente conto della situazione finanziaria che ne sarebbe derivata; le strade che erano nazionali sono diventate provinciali, e quelle provinciali possono essere diventate nazionali. Quindi abbiamo un aumento gravissimo di spese a carico delle provincie. Ed io voglio, sia pure a grandi tratti, accennare ad alcune conseguenze: abbiamo, per esempio, la provincia di Potenza che sarebbe sottoposta ad un maggiore aggravio di un milione e 540 mila lire; quella di Sassari di un milione e 224 mila lire; quella di Catanzaro di un milione e 118 mila lire; quella di Cosenza di un milione e 800 mila lire;

quella di Palermo di 797 mila lire; ciò senza accennare alle provincie di confine.

È ovvio, e lo riconobbe lo stesso Ministero, che si deve riparare a questa situazione.

Vi è poi anche l'altra questione delle strade comunali. Si era sempre sostenuto che se si lasciavano le strade comunali specialmente rurali in balia di molti comuni era come dire lasciarle in istato di trascuratezza, mentre si sa che le strade vanno tenute nella voluta manutenzione. Infine è anche chiaro che occorre una sola gestione: e questo venne pure reclamato nella discussione che si svolse nell'altro ramo del Parlamento rilevandosi che occorreva un solo ente a provvedere alla spesa.

Io chiedo all'onorevole ministro se intende provvedere a questo stato di cose, e con quali criteri, e se ritenga sufficienti le norme del decreto, e se la questione della manutenzione delle strade sia in via di risoluzione, perchè, come sa benissimo l'onorevole ministro il termine di applicazione di questo decreto del 15 novembre 1923, scade il 30 prossimo giugno.

Ed ora passo ad altro argomento; io penso che parlando ora della questione stradale si debba pure accennare al nuovo moderno mezzo di comunicazione, cioè alle autostrade. Io penso che di questo si debba trattare, e forse è questa la prima volta che se ne discorre nel Parlamento, ed esiste il solo decreto che si riferisce all'autostrada da Milano ai Laghi: d'altra parte vediamo lo sviluppo sempre crescente del motore e degli autoveicoli (non certo uguale a quello che si verifica in altri Stati, ma che in Italia esiste in modo considerevole) e, ridotte come sono in seguito al passaggio degli autoveicoli, vediamo come le strade stesse non si adattano più alla promiscuità dei due mezzi di trasporto. Quindi dobbiamo occuparci di questo moderno mezzo di comunicazione che è l'autostrada.

Milano fu la prima città, che studiò, che stipulò la convenzione con il Ministero dei lavori pubblici relativamente alla strada Milano-Laghi. Il suo esempio fruttificò e abbiamo molte altre regioni che studiarono o presentarono progetti per altre strade, così vi è il progetto di autostrada Napoli-Salerno; Torino-Milano; Milano-Bergamo; Firenze-Mare; Genova-Milano.

Io prego l'onorevole ministro di fermare la sua attenzione su quanto ha fatto il Comitato

per la Milano-Torino composto oltrechè delle rappresentanze di Milano e Torino dei sindaci di tutte le città che si trovano sulla strada, dei presidenti delle deputazioni provinciali, dei presidenti delle Camere di commercio e di altre egregie personalità: l'iniziativa sorse or sono due anni circa e trovò subito favorevolmente accogliimento; l'iniziativa è accompagnata dalla più viva simpatia, dal più vivo interessamento dell'opinione pubblica, per la sua grande importanza non solo turistica, ma industriale e commerciale ed il Governo non può che vivamente tenerne conto.

La domanda col relativo progetto ed allegati frutti di studi accurati di egregie persone, avanzata regolarmente, rappresenta un perfezionamento anche del concetto dell'autostrada, con l'istituzione di un consorzio che curi l'esecuzione di questo progetto, senza idea di speculazione, tenendo conto solamente dei veri interessi delle regioni interessate: quindi mi rivolgo all'onorevole ministro di dar corso, con quella sollecitudine che noi già conosciamo in lui, a tutti gli atti che possono occorrere per la rapida attuazione di questa autostrada.

Ma vi è anche la parte giuridica riguardante le autostrade oltre la parte tecnica che va studiata.

Finchè l'autostrada era unica, Milano-Laghi, c'era un contratto stipulato con una Società anonima per la esecuzione di questa autostrada, ma quando queste autostrade aumentano di numero e d'importanza bisogna che amministrativamente siano regolate e disciplinate, come autostrade; occorreranno quindi altri provvedimenti oltre quelli della legge comunale e provinciale e quelli sulla legge dei lavori pubblici; e poi c'è il punto principale del finanziamento.

Nel contratto stipulato con la Società di Milano è accennato al modo di provvedere al finanziamento, ma per un Consorzio autorizzato dalle vigenti leggi per l'interesse comune alle varie provincie le cose sono alquanto diverse. In sostanza mentre i provvedimenti presi per Milano dovranno venire estesi a tutte le altre regioni che presenteranno dei progetti di autostrade occorrerà fare qualche aggiunta, qualche modificazione più favorevole per le autostrade che rappresentino un progresso, una necessità di comunicazione, essendo evidente che volendosi e dovendosi progredire nei mezzi di comu-

nicazione, non dobbiamo poi fermarci a metà strada e non concedere i mezzi necessari.

Quindi in questa parte io ritenendo che non si tratti solo di questione tecnica ma anche di questione giuridico-amministrativa e finanziaria, domando all'onorevole ministro se non creda fermando la sua attenzione sulle autostrade, di facilitarne l'esecuzione e specialmente la formazione di consorzi tra comuni e provincie promovendone la costituzione, facilitandone poi, nei modi possibili, i finanziamenti e disciplinando il tutto con speciali provvedimenti circa i quali il ministro vedrà quale sia la forma da adottare, tenendo presente che le attuali strade per la loro natura, per la loro struttura, per la loro inadatta pavimentazione non rispondono più alle esigenze attuali, commerciali, industriali, turistiche, nè si possono tenere uniti i due sistemi colla promiscuità di passaggio.

Passando ora ad altro argomento pure degno di attenzione, io penso che in questa occasione anche in relazione al primo concetto che ho accennato nel mio dire relativamente alle grandi modificazioni che si vennero facendo nel Ministero dei lavori pubblici, credo che si debba dire una parola sui porti.

Comprendo che è una questione molto delicata per la situazione in cui si trovavano alcuni porti, dirò meglio alcuni enti portuali, e discorrendo della soppressione di questi devesi tosto soggiungere che se alcuni dovevano essere soppressi, nello stesso tempo una misura così assoluta come venne presa, una misura così recisa, nel senso di sopprimere tutti gli enti portuali, anche quelli che avevano recato un vero vantaggio alla Nazione e alla regione in cui sorgevano, non era opportuno.

Abbiamo per esempio una relazione presentata al Ministero da un ente portuale soppresso nella quale si spiega quale fu il lavoro di questo ente portuale.

« Questa è l'opera (si dice nella relazione) svolta dall'ente portuale Torino-Savona ne quadriennio; modesta ma indubitabilmente, proficua allo Stato, al Paese, e corrispondente alle esigenze del traffico; opera che potrà con risultati sempre più vantaggiosi essere progredita nel campo delle costruzioni delle opere, oltrechè in quello portuale.

Pertanto dai lavori compiuti con soddisfa-

zione delle autorità competenti, e a mitissimo interesse, fatte col sano indirizzo, impresso nelle varie operazioni consentite all'ente, della rigida economia effettuata nelle spese di gestione da tutti gli elementi che vennero riassunti, è dimostrata l'indubbia utilità dell'opera costituita dall'ente per il raggiungimento dell'opera e delle finalità per le quali l'ente stesso era stato istituito e per il maggiore sviluppo degli interessi della Nazione ».

Ora dell'opera compiuta non si hanno che i ricordi, e quella che certamente era azione decentratrice vera che in tutti i rami dell'attività marinara si esplicava sul luogo con vantaggio del traffico più non esiste.

Il problema dei porti è problema sempre grave ed urgente che non si risolve solamente con qualche stanziamento di fondi, ma con complesso di disposizioni che diano ai porti moderni, ai porti commerciali il loro carattere.

Il porto, oltre alle costruzioni, alla parte di ordine pubblico, costituisce un complesso di interessi morali e materiali che non può essere frazionato: i comuni e provincie che pur concorrono nelle spese devono aver parte nella gestione.

Occorre una organizzazione che risponda alle esigenze della nazione, ai bisogni veri.

Nel 1922 vi erano 19 enti portuali; mentre si riconosceva che alcuni avevano fatto bene, si soppressero tutti.

Cosa si è sostituito? Nulla. Quell'autonomia, quel decentramento che tanto urgeva, nulla. A parte gli stanziamenti dei fondi per alcuni, per i maggiori manca quell'organizzazione che è necessaria per la gestione loro.

Il Senato si è occupato più volte della grave materia ed accenno specialmente alle sedute del 29-30 dicembre 1921 e 2-3 febbraio 1921. Si votò una mozione per il miglior ordinamento, ma si venne allo stato attuale lamentato anche dall'altro ramo del Parlamento.

Ora pur occorre provvedere; lo stato provvisorio con commissari Regi nei grandi porti, con commissari liquidatori nei minori non può durare; non si può concepire quanto occorre senza un ente che abbia la gestione del porto, che ne conosca i bisogni in relazione all'entro terra, al commercio, alle regioni interessate; il Governo attuale ha provveduto in parte, e per qualche gran porto, ai fondi necessari, ma va

considerato il porto nella sua essenza, nel complesso degli interessi che presenta, per il porto e per l'entro terra, quindi deve esservi una rappresentanza, si chiami Ente, Distretto, Commissariato, o come meglio si creda, ma che disponga, che lavori, che s'interessi dell'essenza e dell'andamento del porto stesso: non è questione nè del capitano del porto nè di altri, perchè la gestione è una cosa diversa, secondo l'attuale significato dell'attività umana.

Quindi tutte le cose che si sono ora compiute non hanno grande influenza per ciò che si riferisce alla vita del porto: credo necessario che l'onorevole ministro con la sua attività, con la sua capacità in materia, curi questa parte della esistenza dei porti d'Italia: esistenza che deve essere attiva, autonoma e produttiva di benefici effetti, in correlazione a tutti gli altri bisogni del porto.

Credo di non dovermi dilungare di più in questa materia. Insisterò, come già feci, in questa questione che ritengo tanto utile e proficua per la nazione.

Il Senato, come già dissi, nel 1921 ha approvato all'unanimità una mozione relativa all'attrezzamento, al coordinamento dei porti con le ferrovie, all'ordinamento di questi porti con l'interno. Io adempio ora al dovere di chiudere questa parte osservando:

1° che deve cessare ogni stato di provvisorietà nell'amministrazione dei porti, nella gestione loro;

2° che deve provvedere per la loro autonomia, riservando solamente la sorveglianza e la polizia allo Stato;

3° che devono affrettare nei porti quei lavori di costruzione, di sistemazione, di arredamento e di coordinamento colle ferrovie che già erano nel programma degli enti portuali soppressi, e che erano stati riconosciuti come necessari per le esigenze del traffico.

Le vie del mare, apportatrici di beni e di ricchezze, debbono avere il loro complemento in porti bene attrezzati e coordinati colle vie della terra.

Ricordo che recentemente l'onorevole ministro della marina, chiudendo la discussione del suo bilancio, ha detto in sunto: « che il bilancio doveva approvarsi per la potenza navale italiana, perchè non si può agire altrimenti in una nazione che è bagnata per

7000 km. dal mare, che ha tanti italiani all'estero, che trae buona parte dei suoi mezzi di sussistenza dal mare. Certamente queste sono cose che non dimenticherete ». Io ripeto le stesse cose perchè si applicano perfettamente ai porti mercantili, e confido che sarà provveduto nell'interesse della nazione e dell'economia nazionale. (*Vire approvazioni, congratulazioni*).

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto e prego i signori senatori segretari e i senatori scrutatori di procedere allo spoglio delle schede e di numerare i voti.

(I senatori segretari procedono alla numerazione dei voti ed i senatori scrutatori allo spoglio delle schede).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Agnetti, Albertini, Albini, Albricci, Amero D'Aste, Angiulli, Artom.

Baccelli Alfredo, Baccelli Pietro, Bellini, Benenini, Bergamasco, Bergamini, Berio, Bertetti, Berti, Bianchi Luigi, Bianchi Riccardo, Biscaretti, Bollati, Bonazzi, Boncompagni, Boni, Bonin, Borea D'Olmo, Boselli, Brandolin, Brondi, Brusati Roberto, Brusati Ugo.

Cadorna, Cagnetta, Cagni, Calisse, Callaini, Camerini, Campello, Campostrini, Canevari, Cannavina, Cao Pinna, Capotorto, Carissimo, Casati, Cassis, Castiglioni, Cataldi, Catellani, Caviglia, Cefalo, Cefaly, Cesareo, Chersich, Chimienti, Ciccotti, Cimati, Cirmeni, Cito Filomarino, Civelli, Cocchia, Coffari, Colosimo, Contarini, Corbino, Credaro, Cremonesi, Croce.

Da Como, Dallolio Alberto, Dallolio Alfredo, D'Amelio, D'Andrea, De Cupis, Del Bono, Della Torre, Del Pezzo, De Marinis, De Vito, Diaz, Di Bagno, Diena, Di Frasso, Di Robilant, Di Stefano, Di Terranova, Di Trabia, Di Vico, Dorigo.

Einaudi.

Fadda, Faelli, Faina, Fano, Ferraris Dante, Ferraris Maggiorino, Ferrero Di Cambiano, Fracassi, Francica-Nava, Fratellini, Frola.

Gallina, Gallini, Garavetti, Garbasso, Garofalo, Garroni, Gentile, Giardino, Gioppi, Gior-

dani, Giordano Apostoii, Giunti, Gonzaga. Grandi, Grassi, Greppi, Grosoli, Grossich, Guala, Guidi.

Imperiali, Inghilleri.

Lagasi, Lanciani, Libertini, Loria, Lucchini, Luiggi, Lusignoli.

Malagodi, Malaspina, Mango, Manna, Maragliano, Marcello, Marchiafava, Mariotti, Martinez, Martini, Martino, Mattioli Pasqualini, Mayer, Mazziotti, Mazzoni, Mengarini, Milano Franco D'Aragona, Montresor, Morello, Morrone, Mortara, Mosca, Mosconi.

Niccolini Pietro, Novaro.

Oliveri, Orlando, Orsi Delfino, Orsi Paolo.

Pagliano, Pais, Palummo, Pansa, Pantano, Paternò, Paulucci di Palvoli, Pavia, Peano, Pecori Giraldi, Pestalozza, Petitti di Roreto, Piaggio, Pincherle, Pironti, Pitacco, Podestà, Poggi, Polacco, Porro, Pozzo, Pullè, Puntoni. Quartieri.

Raineri, Rajna, Rava, Rebaudengo, Reggio, Ricci Corrado, Rolandi-Ricci, Rossi Giovanni, Rota Francesco, Ruffini.

Sanarelli, Sanjust di Teulada, San Martino, Sanminiattelli, Santucci, Scaduto, Scalori, Schanzer, Scherillo, Scialoja, Sechi, Segrè, Setti, Sili, Simonetta, Sinibaldi, Sitta, Soderini, Sormani, Spirito, Squitti, Stoppato, Suardi, Supino.

Tacconi, Taddei, Tamassia, Tassoni, Tecchio, Thaon Di Revei, Tivaroni, Tolomei, Tommasi, Torlonia, Torraca, Torrigiani, Treccani, Triangi.

Valenzani, Valerio, Valvassori-Peroni, Venosta, Venturi, Venzi, Viganò, Vigliani, Vigoni, Vitelli, Volterra.

Zerboglio, Zippel, Zupelli.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Continuiamo ora la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Angiulli.

ANGIULLI. Onorevoli colleghi. Nella mia ex funzione di sindaco della più popolare città del Mezzogiorno, io ho potuto constatare più da vicino uno stato di animo delle popolazioni meridionali, che credo mio dovere rilevare all'Alta Assemblea del Senato del Regno.

Le popolazioni delle nostre regioni si sono spesso domandate, perchè avendo pur dato

in ogni tempo un numero ragguardevole di ministri e capi di Governo, non abbiano mai visto risolvere nessuno dei loro problemi.

Come avendo visto approvate dalla Camera e dal Senato innumerevoli leggi speciali a loro vantaggio, niuna di queste leggi abbia avuto intera esecuzione.

E si è arrivati al punto, che non si crede più nè alle promesse del Governo, nè alle leggi che Camera e Senato emanano.

Ogni anno in occasione specialmente del bilancio dei lavori pubblici si torna a discutere delle opere da compiersi nel Mezzogiorno d'Italia.

Non vi è uomo politico di valore alla Camera ed al Senato, che non abbia dedicato un pensiero od uno studio ai nostri importanti problemi.

Ogni Ministero che si forma, ogni Ministro che vien designato al Dicastero dei lavori pubblici sente come imprescindibile il dovere d'inserire nel suo programma la necessità di risolvere i problemi di questa parte d'Italia, la quale in conseguenza è stata popolarizzata con tanti diversi nomi dagli statisti, i quali hanno dichiarato che la vera salvezza e grandezza d'Italia era principalmente nella resurrezione del Mezzogiorno.

Non è qui il caso di ricordare a voi, cultori emeriti in ogni ramo di sapere, gl'innumerevoli scritti e pubblicazioni del Mezzogiorno del Sonnino, del Villari, dell'Imbriani, del Colajanni, di Giustino Fortunato, del Nitti e del nostro valoroso collega Benedetto Croce, per non dire di molti altri.

Ma nonostante, ripeto, tutti questi medici ufficiali, il Mezzogiorno non ha visto risolvere che ben pochi dei suoi mali, anzi pare tormentato dalle medicine inutili o dannose, che sono finora le sue leggi speciali.

Certo si è che mentre i legislatori studiavano e i Governi formulavano programmi, il Mezzogiorno ha trovato solo nella sua emigrazione la sua redenzione; redenzione che fu frutto di una vera e propria rivoluzione economica e politica, che s'iniziò il giorno in cui la nostra gente lavoratrice abbandonava la patria.

Per lo meno questa emigrazione diminuì quel malessere morale, per cui la nostra gente era costretta a cercare il proprio benessere, o

in un impiego burocratico o in un fisico esercizio professionale.

Quale la ragione di questa sfiducia?

Specie dopo che si è universalmente riconosciuto come la questione meridionale è questione soprattutto di produttività per il bilancio economico delle Nazioni?

Dopo, che si è constatato, e seguito di una serie d'infortuni divini ed umani il disquilibrio più stridente fra la realtà delle cose e la situazione fatta alle provincie meridionali dai nuovi tempi?

E quando si è riconosciuto nel nostro Mezzogiorno sempre il più illuminato interesse di sorreggere una politica fortemente unitaria?

La vera causa, secondo il mio modesto parere, sta nell'aver creato delle illusioni, nell'aver alimentate delle speranze nelle nostre popolazioni, nell'aver fatto delle leggi, nell'aver emessi dei decreti con la convinzione, che non sarebbero state attuate, che non sarebbero state eseguite.

Si è creduto che con tali metodi le popolazioni si sarebbero acquietate, ed invece si è installato nell'animo di esse, come sopra affermavo, la più completa sfiducia non solo verso i propri rappresentanti, ma verso il governo.

I nostri grandi uomini politici sono stati ritenuti a torto, come coloro, che avessero dimenticati i loro doveri, verso le regioni che ne avevano ingrandito la nomea, e creata la fortuna politica.

Se si pensa che per la Basilicata, la cui legge risale al 1904, restano ancora da impegnarsi 83 milioni, oltre quelli concessi dalla legge legge per la disoccupazione, e che le sistemazioni idrauliche non sono ancora nel periodo di necessario sviluppo; e non si è provveduto nemmeno alta metà dei 77 acquedotti.

Se per le Calabrie, la cui legge data dal 1906, non ancora sono da impegnarsi 166 milioni, a cui vanno aggiunti i fondi autorizzati dalla disoccupazione.

Se la legge 26 giugno 1902 e 8 luglio 1904, pe l'acquedotto pugliese, e quelle di bonifica per le zone ancora funestate dalla malaria procedono con lentezza ora per deficienza di stanziamento, ora per mancanza di mezzi tecnici, ora per intralci di altra natura.

Se si considera, che la rete ferroviaria lucana, che secondo la legge 21 luglio 1910,

avrebbe dovuto esser aperta completamente all'esercizio nel 1924, mentre non è ancora in avanzata costruzione.

E delle ferrovie complementari sicule, autorizzate fin dal 1911, appena da poco se n'è iniziato la costruzione, si deve concludere, che il dubbio delle popolazioni meridionali, che i governi tentano a sopprimere le opere, che devono mettere in valore il Mezzogiorno non è infondata.

Ma non basta!

Col decreto legge del 2 maggio 1920, n. 597 furono assegnati all'amministrazione ferroviaria 800 milioni, già in precedenza stanziati dal Ministero dei trasporti per lo svolgimento del programma di elettrificazione in quell'epoca approvato, che aveva ridotto a 4225 i chilometri da elettrificare, di cui soltanto 682 chilometri, compresa la Roma-Napoli, nell'interesse del Mezzogiorno.

Ora tutti i fondi disponibili si trovarono esauriti e sorpassati, prima che si fosse pensato alla Roma-Napoli, e tanto meno al Mezzogiorno.

A risolvere il poderoso problema delle bonifiche nel Mezzogiorno il ministro De Nava formulò un programma, ma anche questa vasta opera risanatrice non potette aver luogo per mancanza di mezzi finanziari. E vengo più particolarmente a parlarvi della città di Napoli. A questa città vennero concessi vari mutui. In virtù della legge 8 luglio 1904 e 5 luglio 1908 vennero dati per sistemazione della zona aperta 15 milioni e mezzo.

Se ne sono fino ad oggi avuti soltanto 7,820,700.

Con l'art. 9 decreto legge 27 febbraio 1919, n. 219 e art. 9 legge 24 agosto 1921 fu autorizzata la Cassa depositi e prestiti a mutuare al Comune 20 milioni, in 5 anni al saggio del 3 per cento, a cominciare dal 1° gennaio 1920 per costruzione di case popolari. Niuna parte di questa somma di 20 milioni, per difficoltà interposte, venne utilizzata dal Comune.

Con altra legge 24 agosto 1921 venne autorizzata la stessa Cassa depositi e prestiti a concedere al Comune in 5 anni a cominciare dal 1 gennaio 1920 la somma di 50 milioni, dei quali 40 milioni per l'ampliamento e risanamento della città e pel lastricamento e rifacimento di strade e piazze, 10 milioni per costruzioni di case popolari.

Il Comune appaltò i lavori ed in parte li eseguì.

Inutile qui rammentare le lunghe pratiche espletate per la concessione di tali somme.

Si arrivò fino al luglio 1923, mese nel quale la Direzione della cassa dichiarò, che stante gl'impegni già assunti non poteva aderire alle richieste di mutui per insufficienza di fondi disponibili.

Con l'art. 7 della stessa legge 24 agosto 1921 n. 1290 la stessa Cassa depositi e prestiti venne autorizzata a mutuare al Comune di Napoli la somma di altri 50 milioni, a cominciare dal 1 gennaio 1921 per concorrere alla spesa delle espropriazioni e per i lavori d'un acquedotto sussidiario in servizio promiscuo con i Comuni Campani, ed in precedenza per la sistemazione, compreso l'allacciamento delle nuove sorgenti Acquaro e Pelosi, e riparazione dell'attuale acquedotto di Serino e della rete di distribuzione. Su tale fondo solo qualche milione risulta finora concesso.

Con l'art. 3 della convenzione 8 febbraio 1908, approvata dalla legge 5 luglio 1908 n. 351 si stabilì di mutuare al Comune altra somma di 13 milioni alle condizioni più favorevoli fra le normali per eseguire opere pubbliche urgenti, cioè completamento ospedali per malattie infettive, ampliamento di cimiteri, scogliera di difesa a mare della via Caracciolo; ma appena 6.446.200 vennero fino ad oggi concessi.

Con l'art. 5 della stessa convenzione 8 febbraio 1908, e con altro decreto legge 27 febbraio 1919 n. 219, convertito poi nell'art. 5 della legge 24 agosto 1921 fu concesso un altro mutuo di 25 milioni, oltre altre somme date in base al Decreto legge 28 novembre 1919 n. 2405 (Provvedimenti contro la disoccupazione) per provvedere alla costruzione di edifici scolastici ed al relativo arredamento.

Ma anche di questa somma una minima parte potette aversi.

Sicchè, riassumendo dalle leggi speciali per Napoli del 1904, 1908, 1911, 1919, 1921, approvate dalla Camera e dal Senato per eseguire opere pubbliche d'indiscutibile urgenza per l'ammontare somma di 154.700.000, si è ottenuto una cifra appena di 30 milioni.

È vero che questo stato di cose si è in parte verificato per altre Città d'Italia, ma non nelle

proporzioni del Mezzogiorno d'Italia e del Comune di Napoli.

E abbiamo potuto sembrare degli eterni seccatori, mentre noi napoletani non domandavamo e non domandiamo altro che quello che ci era stato dai Governi promesso, e dal Parlamento deliberato con apposite leggi.

Così pure dopo tanti anni in vista della densità del traffico, del movimento delle merci, e di quello considerevole dei passeggeri, il Parlamento riconosceva con legge la necessità di alcuni lavori portuali, ebbene, onorevoli senatori, questi lavori portuali dopo 30 anni sono ancora di là da venire.

Nè valse la considerazione che Napoli rappresentava la stazione portuale per la prima visitata dai forestieri di oltre Oceano, e quindi trattavasi di mostrare di fronte all'estero l'importanza di uno fra i primi porti italiani.

Non valse la ragione, che da questo porto partiva un tempo la più forte corrente emigratoria.

Non valsero le statistiche fatte compilare dal nostro collega l'ammiraglio Millo, Regio commissario del porto, che segnalavano dopo il 1923, senza accennare agli anni precedenti alla guerra, un movimento di merci raggiunto per un certo periodo di anni di tonnellate in circa 2 miliardi e 118 milioni (*commenti*) ed un movimento di passeggeri di circa 882 milioni, oltre una media mensile di circa 6 mila passeggeri delle barche a motore in servizio nel golfo. E ciò, nonostante la diminuita emigrazione per effetto delle restrizioni imposte dagli Stati Uniti.

Ora i lavori del porto non sono stati ancora iniziati.

Mi associo poi alle considerazioni fatte dal senatore Frola. Occorre fare una politica portuale diversa. Coloro di noi che sono stati deputati alla Camera sanno che fu istituita una Commissione e fatto un progetto (a cui fu dato il nome di Calderone) con il quale si stabilirono trecento milioni per la sistemazione e costruzione di tutti i porti d'Italia, ma non furono eseguiti lavori in alcun porto. Ricordo che, quando i deputati si presentavano al Ministro dei lavori pubblici per chiedere che i lavori di questi porti si iniziassero, il ministro mostrava sempre lo stesso stanziamento di 300 milioni. Era una vera e propria presa in giro.

Ora i porti devono farsi dove esiste immenso traffico di merci e passeggeri. Se vogliamo creare porti in tutta Italia non risolveremo mai il problema portuale. La politica portuale la si è fatta in Italia, come diceva l'on. Frola, solo attraverso la nomina di Commissioni e costituzione di Enti portuali, ma questi Enti portuali non hanno fatto sempre buona prova, ed hanno arrecato danni più che vantaggi. Io ricordo di aver constatato a Marsiglia, che quando il Commissario del porto di Genova, che pure ha un hinterland meraviglioso, che riceve merci dall'alta Italia, perfino dall'Olanda, dal Belgio, aumentò le tariffe al porto di Genova diminuì il traffico, e si aumentò quello del porto di Marsiglia, dove i nostri piroscafi ed i piroscafi esteri andavano a sbarcare le merci, che poi ritornavano via terra in Italia.

È provato che al porto di Napoli per la sua posizione geografica da tempo approdano tutte le navi di grande tonnellaggio, che attraversano il Mediterraneo, senza che possano compiere qualsiasi operazione di raddobbo e di riparazione. S'impondeva, perciò, la necessità di compiere la costruzione di un grande bacino.

Il Governo riconobbe che la costruzione di questo grande bacino significava dare alla Nazione una supremazia marittima e politica nel Mediterraneo, e dispose la costruzione di questo bacino.

Non è qui il caso di ricordare le vicende giudiziarie per la esecuzione di questo bacino. Costato solo che dopo tanti anni, che una Commissione tecnica del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici composta dal Presidente della Sezione (Lavori Marittimi) dell'Ispettore Superiore del Genio Civile, dei rappresentanti del Ministero della Marina, del Genio Militare e di altre amministrazioni competenti che aveva dato parere favorevole, anche per la ubicazione del bacino e per i particolari tecnici di esso, Napoli vede messo in discussione dallo stesso Corpo tecnico consultivo, la convenienza o meno della costruzione del grande Bacino.

Certo i lavori per la costruzione di detto Bacino non sono stati iniziati, mentre la Francia costruisce due grandi bacini, che saranno indubbiamente di concorrenza all'Italia. Ed ometto di parlare di altre opere minori trascurate ed abbandonate, non volendo abusare più oltre della vostra pazienza, Onorevoli Colleghi.

Accennerò rapidamente alla sola direttissima Roma-Napoli.

Il Mezzogiorno soffre da lunghi anni della deficienza di comunicazioni ferroviarie.

Queste comunicazioni si trovano pressoché allo stato di sviluppo di mezzo secolo fa, pur essendo stato nelle nostre regioni costruita la prima stazione ed il primo tronco ferroviario.

Da tutti si riconobbe la necessità di una più rapida ed economica comunicazione fra le provincie del Mezzogiorno e la Capitale.

E fu così decisa la costruzione di questa importante linea ferroviaria.

Incidenti vari verificatisi parecchie volte per la interruzione della linea attuale, per cui fu necessario sospendere il traffico tra Roma la Basilicata, la Calabria e la Sicilia, confermarono l'incluttabile bisogno della costruzione di questa nuova linea.

Non è decorso un anno che una frana presso la stazione di Teano costrinse S. M. il Re a discendere dal treno e proseguire in automobile per recarsi a visitare i Comuni della plaga amalfitana colpiti dal nubifragio, eppure i lavori di questa linea, completati fino a Minturno, procedono con lentezza.

E chi sa quanti anni ancora bisognerà attendere per completare i 70 od 80 chilometri che occorrono a giungere a Napoli, e perché la direttissima sia messa in grado di funzionare.

Io mi auguro che il nuovo provvedimento contenuto nel recente decreto 11 novembre 1924 n. 1932 che determina l'assegnazione delle spese straordinarie in lire 15 miliardi da erogarsi in un dodicennio a partire dal 1924-25, servano a finanziare le opere pubbliche, e che in detta somma venga assorbito tutto quanto rimaneva ancora da erogare in conto delle precedenti leggi di autorizzazione di spesa. E che, come scrive il dotto ed eloquente relatore di questo bilancio, vengano completate al più presto le opere già intraprese e dato impulso a quelle nuove opere che saranno man mano riconosciute di maggiore necessità, con particolare riguardo al risanamento igienico delle plaghe malariche, o che più direttamente recano un beneficio all'economia nazionale.

E le opere delle quali il Mezzogiorno domanda l'esecuzione sono appunto quelle di maggiore necessità e che arrecano maggior beneficio all'economia nazionale. Ma dovesse

anche esser necessario aumentare gli stanziamenti, aumentateli sempre quando si tratta di accrescere le correnti di traffico, d'interesse generale della Nazione e del buon nome dell'Italia all'estero.

Certo in questo bilancio si scorge che l'onorevole Mussolini, nel suo avvento al potere, ha sentito la voce, che veniva del Mezzogiorno, ed ha compreso che il problema di questa regione costituiva la somma di tutte le responsabilità assunte dal nuovo Governo.

Ed in tutti gli uomini del Mezzogiorno, consapevoli dell'importanza del problema, che avevano trattato già alla Camera ed al Senato, in pubbliche riunioni, e in lodati libri, è surta novellamente la fede, che le opere pubbliche iniziate da anni sarebbero state portate a termine.

Questa fede si è resa più salda quando si vide dall'attuale Ministero inserire il problema del Mezzogiorno fra quelli primi della rinascita nazionale, e con le opere pubbliche decise per Bari, con l'acquedotto stabilito per la Basilicata, con lo stanziamento dei fondi per la ricostruzione di Reggio e Messina, e con le questioni e problemi della città di Napoli messi sul binario della realizzazione, si è manifestata la decisa volontà del Governo. Specie dopo il discorso pronunziato a Milano del Presidente del Consiglio a favore della regione meridionale, che per avversità di eventi, non ebbe mai propizia la sorte, le nostre popolazioni hanno guardato con orgoglio e speranza all'on. Mussolini.

Ma guai a ripetere gli errori del passato e dei vostri predecessori, onorevole Presidente. Guai a fare che quei miliardi stanziati per le opere pubbliche restino iscritti solo nel bilancio, restino ancora ineseguite le opere deliberate ed approvate.

Se nuove disillusioni si creano nelle popolazioni sfiduciate, non si potrà evitare la propaganda grave di odio, che speculatori politici cercheranno insinuare negli animi ingenui dei nostri concittadini.

Se voi, onorevole Giuriati, con volontà ed energia che non conosce limiti, vi consacrerete ad eseguire il programma enunciato dal Governo pel Mezzogiorno, superando tutti gli ostacoli che cercheranno frapparvi, anche eventualmente gli avversari politici, avrete dritto

alla fiducia, che giustamente il capo del Governo ha riposto in voi, ed il Governo dell'on. Mussolini potrà contare sulla gratitudine delle nostre popolazioni, sane, gagliarde, patriottiche, che non anelano a vani miraggi politici, ma che hanno solo sete di giustizia. (*Applausi, congratulazioni*).

AMERO D'ASTE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AMERO D'ASTE. Io raccomando al ministro che al suo Ministero si sia più solleciti nel fare i collaudi delle opere e nel corrispondere le quote per le opere stesse, specialmente quando si tratta di opere le quali vengono a soffrire del ritardo apportando danni gravissimi. Parlo specialmente per gli arginamenti dei fiumi e torrenti, perchè questi arginamenti di fiumi e torrenti devono essere fatti rapidamente, poichè se questi lavori si arrestano, per mancanza di danaro necessario alla continuazione dei lavori, succede che ogni piena asporta una parte dei lavori fatti. E quali ne sono le conseguenze? Danno ai proprietari, ai comuni, alle provincie ed allo Stato, perchè queste campagne invase subiscono gravi danni e non possono più pagare le imposte ed il Ministero dei lavori pubblici che crede di fare economia ritardando i pagamenti, quando avviene che con le piene viene asportato una parte del lavoro, il Ministero deve pagare poi una quota superiore. Ed ora vengo ad un caso particolare.

Nella vallata più grande della Liguria, quella che Massimo d'Azeglio chiamava « piano lombarda » della riviera ligure, la vallata di Albenga, la meglio coltivata della Liguria a coltura intensiva di frutta, ortaggi e fiori, e di produzione di prodotti primaticci i quali vengono esportati nelle grandi città vicine ed in parte all'estero, da tre o quattro anni si è formato un consorzio per la sistemazione del torrente Centa e dei suoi affluenti mediante una arginatura. Per fare rapidamente i lavori si sono fatti degli prestiti, per seguire appunto il concetto economico che il lavoro deve essere fatto rapidamente. Si sono già spesi più di tre milioni, il lavoro è a buon punto, ma il Ministero dei lavori pubblici è in arretrato nei collaudi per quasi un terzo ed è in arretrato nelle quote per più di un terzo. Nessuna impresa lavora se non è sicura di essere pagata e naturalmente i lavori, una volta che i

danari non ci sono bisogna sospenderli, quindi è un caso grave che raccomando al ministro. Avevo già avuta assicurazione in proposito dal ministro precedente e spero che anche il ministro attuale vorrà darmi assicurazione, parlo naturalmente di assicurazione esecutiva, in modo che questo lavoro proceda nel suo corso naturale, perchè essendosi fatte tante spese nei terreni con scavo di pozzi ed altro, sarebbe un grave danno per quella regione di così intensa coltura e che tanto produce, che il lavoro fatto vada perduto.

Con questo non ho altro da aggiungere.

FRACASSI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRACASSI. Io voglio richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra un argomento molto importante, quello delle concessioni di derivazione di acque pubbliche per irrigazione e per forza motrice, e soprattutto per quel che riguarda la produzione della forza motrice. In questa materia sono stati emanati numerosissimi provvedimenti, con decreti legge ed altre disposizioni di Governo; ma tutte queste disposizioni hanno lasciato sussistere un gravissimo inconveniente. Vi sono persone che domandano una concessione od anche di più una concessione per uno stesso corso di acqua; istruiscono le pratiche, ottengono le concessioni ma non compiono i lavori per l'esecuzione dei progetti ed intanto impediscono ad altri, che sarebbero disposti a fare derivazioni dallo stesso corso d'acqua, di poter avere la concessione, anche quando chi le domanda siano Enti come provincie e comuni.

Ora io credo che sia assolutamente contro gli interessi dello Stato e quelli dell'economia nazionale di ritardare lo sfruttamento dei corsi d'acqua, anche con derivazioni meno importanti di altre semplicemente progettate con promesse grandiose di creazione di forze importanti che non si eseguono.

Pare a me che dovrebbe essere ben stabilito che quando qualcuno domanda una derivazione, ottenutala, debba eseguirla in un termine determinato; si fissi il termine di uno, due, tre anni; ma una volta scaduto il termine senza che l'opera sia eseguita, la derivazione sia concessa ad altri.

CORBINO. In tutti i disciplinari è stabilito il termine.

FRACASSI. Sì, ma in fatto non si fa valere. Io conosco il caso di un comune che essendo proprietario di un canale che deriva già l'acqua da un fiume, non può ottenere di derivarne una maggiore quantità perchè altri ha le concessioni da sei o sette anni, e non eseguisce le opere per utilizzare le concessioni chieste.

CORBINO. È un abuso.

FRACASSI. Io quindi raccomando vivamente all'onorevole ministro che si interessi di questo argomento. Esiste infatti una disposizione come quella accennata dal collega Corbino, contenuta credo in un decreto-legge. Ed io domando appunto che sia fatta applicare. Faccio questa raccomandazione all'onorevole ministro perchè la questione è di grandissima importanza per l'economia nazionale.

PRESIDENTE. Nessun altro domandando la parola dichiaro chiusa la discussione generale, riservando la parola all'onorevole relatore ed all'onorevole ministro.

Ha facoltà di parlare il senatore Rolandi Ricci, relatore.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Onorevoli colleghi, eventualmente, dopo sentita la parola del rappresentante del Governo, mi consentirete di aggiungere, se necessario, quelle considerazioni che possono allora riuscire opportune, per adesso non posso che limitarmi a riassumere e rispondere alle considerazioni che sono state fatte dagli onorevoli colleghi che hanno presa la parola in questa importante discussione.

Comincio dal collega senatore Libertini. Esso ha principalmente intrattenuto l'attenzione del Senato sopra i problemi che riguardano la Sicilia ed egli ha rilevato come per la Sicilia il problema della viabilità sia un problema anzitutto di sicurezza pubblica, dicendo cosa esatissima; come sia un problema la cui soluzione potrà condurre al discentramento da quell'urbanesimo, per quanto la parola sia un po' impropria, da quell'accentrato di popolazioni rurali costipate in paesi donde debbono recarsi ai lontani campi faticando già al mattino, e rifaticando alla sera per ritornarne, ed anche in questo io debbo riconoscere che la sua osservazione è perfettamente esatta. Egli ha detto che il problema della viabilità in Sicilia ha bisogno della più vigile cura da parte del Governo; io credo che questo problema

abbia avuto dal Governo la più vigile cura; le disposizioni che sono state date in ordine alla costruzione delle strade in Sicilia sono disposizioni che mirano a risolvere precisamente questo problema nel senso desiderato e, giustamente, dal collega Libertini.

Il collega Libertini ha mostrato un senso di pena nel riguardare quello che a lui è parsa una minore cura di altri interessi della sua isola giustamente prediletta e da tutti amata.

Questo stesso senso, con parole sinceramente commosse e simpaticamente commoventi, ha trovato una espressione per tutte le popolazioni del Mezzogiorno e principalmente per Napoli, nell'eloquenza calda del nostro collega Angiulli, al quale io do volentieri il benvenuto.

Ma onorevoli colleghi, facciamo una riflessione eminentemente pratica: vi è costantemente nelle disposizioni a cui talvolta e non infrequentemente si è indotto il Parlamento italiano nell'uno e nell'altro dei suoi rami con l'intento di esaudire i desideri di cui non si può non riconoscere la legittimità, vi è, dico, un costante contrasto fra la buona volontà di fare e i mezzi finanziari per poter fare.

Una gran parte del discorso dei colleghi Libertini e Angiulli avrebbe dovuto essere rivolta al ministro delle finanze perchè il ministro dei lavori pubblici può fare soltanto nei limiti dei mezzi che gli sono consentiti, ed è sempre una questione di proporzione. Noi abbiamo tutti, il desiderio di vedere assecondati quelli che sono i voti (riconosciuti appunto con la proclamazione di apposite leggi) veramente legittimi e fondati, di molte delle popolazioni italiane, ma non sempre ci soccorrono i mezzi. Quindi io mi rendo conto della lagnanza che viene da quei nostri colleghi che, vivendo in quelle regioni, si trovano più direttamente a contatto delle popolazioni che si dolgono di vedere inadempite opere e non eseguite molte disposizioni di legge che sono state dettate nel loro interesse ed a loro giusto vantaggio. È una questione di finanza. Non sempre la nostra finanza, soprattutto dopo la guerra, si è trovata nelle condizioni di poter praticamente dar l'esecuzione a quelle leggi che sono state votate.

Io non faccio e non ho bisogno di fare la difesa di nessuno dei Governi nè passati nè presenti, ma tutti i Governi si troveranno sempre

in questa situazione. Prendiamo lo stato attuale: l'attuale Gabinetto, con un savio decreto del novembre 1924, ha fissato un consolidamento dodicennale del bilancio dei lavori pubblici; un consolidamento fatto sopra la base della spesa di mille duecento cinquanta milioni annui per un dodicennio, assorbendosi in questi quindici miliardi complessivi tutte le impostazioni, tutti gli impegni già precedentemente presi dai Governi che hanno preceduto l'attuale, per l'esecuzione di opere pubbliche di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

D'ora innanzi si avrà questa sistemazione che appunto io trovo perciò commendevole (e il mio modesto avviso è stato suffragato da quello collegiale della Commissione di finanze, nel cui nome ho l'onore di parlarvi); per effetto di questo decreto si viene a stabilire che ogni anno il Ministero dei lavori pubblici potrà spendere 1,250,000,000 di lire. Questo miliardo e un quarto come dovrà spenderlo? Si è riservata al potere esecutivo la discriminazione del come lo dovrà spendere. La vostra Commissione espresse il desiderio, formulandolo precisamente, che la determinazione di queste varie opere venga portata all'esame dei corpi legislativi, appunto perchè trovandosi nei due rami del Parlamento i rappresentanti di tutta quanta l'Italia in tutte le sue regioni, ciascheduno possa esporre e far valere le ragioni che determinano piuttosto la preferenza nell'ordine di tempo di una determinata opera ad un'altra.

Se noi avessimo i mezzi per corrispondere praticamente a tutti i desideri ed eseguire tutte le opere, non ci sarebbe bisogno di fare delle gradazioni; ma siccome questi mezzi noi non l'abbiamo, siccome saviamente si è adesso stabilito quale è la somma che si può spendere anno per anno, bisognerà in questa somma inquadrate le opere che anno per anno si dovranno eseguire.

E allora, badate, le prime opere da eseguirsi, a nostro avviso, sono le opere di bonificazione (*benissimo*) proprio per il Mezzogiorno.

Io che sono italiano, e non so più di quale regione sia, ma che mi sento italiano, dico che la prima opera che si deve fare da un buon Governo (e ho fiducia pienissima nel Governo attuale che lo farà) è l'opera di bonificazione.

Tutto il problema del Mezzogiorno è problema di malaria, di risanamento delle per-

sone, problema di risanamento delle regioni che possono essere portate a produrre quello che esse sono capaci di produrre, come produzione demografica e come produzione economica.... (Benissimo).

SPIRITO. Lasciamo le persone e mettiamo le cose.

ROLANDI RICCI. Noi bonifichiamo anche per la salubrità, giacchè se produrrete dei malarici, se produrrete dei tubercolotici che vivano per soffrire e non siano capaci di lavorare e produrre, avrete una produzione demografica che rappresenterà un peso e non un vantaggio. (Benissimo).

Quando sia adempiuto a questa bonificazione, che, ripeto, per un avviso che non avrebbe autorità se fosse soltanto il mio, ma che è della vostra Commissione di finanze, quando si sarà adempiuto la impostazione e l'applicazione della maggior cifra possibile per le opere di bonifiche da eseguirsi annualmente, si otterrà la residua somma disponibile per tutte le altre opere che per ciascuna regione possano essere utilmente eseguite ogni anno.

Il collega Angiulli a riguardo del porto di Napoli, il collega Frola a riguardo di quello che doveva essere il porto di Vado Ligure, il collega Libertini a riguardo di quello che vorrebbe che si facesse nel porto di Catania, hanno prospettato la convenienza che si dia svolgimento ai lavori di questi porti.

Onorevoli colleghi, nella nostra breve relazione, io che vengo dal paese in cui c'è il porto più fiorente d'Italia (sebbene non completo) non ho voluto mica scrivere che nel porto di Genova nel 1924 si erano movimentate 7 milioni 455 mila tonnellate di merci; che si erano caricati 414 mila 567 vagoni e scaricati 106,403, che si avevano avute 1,184,562 giornate lavorative; ma mi sono limitato però, d'accordo coi colleghi, a inserire questo pensiero nella relazione « i porti bisogna considerarli come aziende commerciali dello Stato » e bisogna naturalmente completare prima, spendendovi il necessario, i porti che rendono.

Ora i porti che rendono molto sono il porto di Genova, quello di Trieste, il porto di Napoli e quello di Venezia; ma bisogna naturalmente osservare le gradazioni ed i temperamenti necessari; e giacchè vedo qui chi nel porto di Genova ha contribuito, con l'ordine e

con la saviezza di un'equa condotta, a riprostarvi ed aumentarvi la vigoria del traffico, io prendo volentieri l'occasione per rendere l'omaggio che egli merita, al senatore Cagni. (Approvazioni).

Il porto di Catania è un porto che sta aumentando il suo movimento commerciale. Nel 1921 - data a cui risale l'ultima statistica - ha avuto 437,000 tonnellate di movimento merci. Qualche cosa per il porto di Catania si potrà fare, ma non dimentichiamo un'altra considerazione: che i porti, se come ha detto benissimo il collega Frola, bisogna riguardarli come porte di entrata in un entroterra, io aggiungo che bisogna riguardarli anche come porta di uscita da un retroterra. Il porto di Trieste vive e vigoreggia pel suo retroterra dell'Europa centrale. Noi abbiamo nella penisola dei porti dai quali dobbiamo cercare di sviluppare, di aiutare, di facilitare l'esportazione della nostra merce. Se vogliamo fare una penetrazione economica nei Balcani, bisogna che aiutiamo Ancona, Bari e Brindisi; perchè sono i porti che si aprono sopra il Levante europeo, sono i porti che potranno aiutarci a favorire di più la nostra esportazione che altrimenti stagnerebbe in paese: così pure dobbiamo aiutare l'affluenza dei prodotti dell'Italia centrale al porto di Livorno.

Quindi la questione dei porti bisogna vederla dal suo modesto punto di vista pratico. Poco alla volta si potranno in Italia aumentare gli impianti portuali in parecchi dei porti secondari - permettetemi di qualificarli così in rapporto alla loro importanza commerciale - ma intanto se si vuole spendere utilmente il danaro bisogna completare gl'impianti dei porti principali.

Non è possibile per esempio, collega Angiulli, domandare allo Stato che eroghi tutt'assieme una somma enorme nella costruzione di quattro o cinque grandissimi bacini di carenaggio in parecchi porti. Con le nostre costruzioni navali che oltrepassano i duecento metri, duecentodieci, duecentotredici di lunghezza, abbiamo bisogno di ampi bacini. L'ammiraglio Cagni ne sa qualche cosa per Genova.

CAGNI. Lo facciamo con i nostri denari.

ANGIULLI. Ma dovete pensare che da noi giungono i piroscafi più lunghi.

ROLANDI RICCI, *Relatore*. In bacino di carenaggio ci va il piroscafo che ha bisogno di

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-25 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GENNAIO 1925

essere raschiato, carenato e messo in riparazione. Dove potremo mandare oggi piroscafi di queste dimensioni? a Spezia nei bacini della Regia marina o all'estero.

Bisogna contentarsi un po' per volta: uno alla volta i bacini si faranno. Non vi è nessuno che vuole dimenticare quello che si deve a Napoli, quello che Napoli merita, i sacrifici che ha fatto per la unificazione d'Italia; non vi è nessun italiano che non ami Napoli come il suo stesso paese; ma siatene sicuri che questo nostro amore si tradurrà in fatti a mano a mano che potremo farlo, cioè che avremo i denari per farlo.

Dice l'on. Angiulli — ed è per questo che il suo discorso va più alle finanze che ai lavori pubblici — avete fatto una legge con cui davate 20 milioni a Napoli per le case popolari e la Cassa depositi e prestiti ha risposto: non ho fondi. Avete fatto una legge con cui davate a Napoli 40 milioni per le opere di sanificazione e la Cassa depositi e prestiti ha risposto: non ho fondi. E così di seguito egli ci ha fatto una lunga lista non stucchevole, tutt'altro, (perchè tutto quello che interessa Napoli non stucca mai ed è per noi sempre argomento di vivissima attenzione) una lunga litania delle risposte negative della Cassa depositi e prestiti. Ma se portassi qui in Senato tutte le risposte negative di questa Cassa ai comuni d'Italia, io credo che ci dovremmo intrattenere forse per un'oretta a leggere la lunga lista.

ANGIULLI. È questione di proporzione.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Anche in questo — mi permetto di raccogliere la sua interruzione — non sono d'accordo, che si debba andare con il sistema, da lei vagheggiato, della proporzione: è un sistema che mi permetterei di deplorare quello che se alla Cassa depositi e prestiti, si domandassero per lavori diversi 50, 40 o 30 milioni, essa spezzetti le richieste e dia 25 all'uno, quindici all'altro e dieci all'ultimo. In tal guisa nessuno compie il suo lavoro. Bisogna dare quello che è necessario avendo il coraggio di dire: questo passa avanti agli altri. Ed io non dubito che il Governo attuale farà questa discriminazione, volta per volta che gli occorrerà di farla.

Si è parlato qui da alcuni colleghi di ferrovie, di costruzioni ferroviarie: il collega Libertini ha chiesto il raddoppiamento della Salerno-

Battipaglia per impedire che le comunicazioni tra la capitale e la Sicilia siano ostruite in quel determinato tratto. Il collega Angiulli ha parlato della direttissima Roma-Napoli. La Commissione, per bocca del suo relatore, non può dire che questo: il Governo, caso per caso, volta per volta, guardando quale è il lavoro che si compie più presto ed una volta compiuto produce di più come traffico al Paese, cercherà a mano a mano di eseguire tutti questi lavori. Sono stati tutti previsti, ma non si sono avuti ancora i mezzi per attuarli. In un'antica leggenda di S. Duncano è detto che i santi possono fare qualunque miracolo, tranne quello del danaro. Io non credo che il ministro dei lavori pubblici possa fare la moltiplicazione dei pani e dei pesci. (*Urrità*).

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Non ho questa pretesa!

ROLANDI RICCI, *relatore*. Perciò se questi fondi non li avrà, farà quello che potrà, con la più buona volontà di questo mondo.

CICCOTTI, (*interrompendo*). Resta però il problema di spendere meglio.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Mi permetta l'onorevole Ciccotti; io non dubito che qualche volta si sia speso meno bene di quello che sarebbe stato possibile...

CICCOTTI. Non qualche volta: molte volte!

PRESIDENTE. Onorevole Ciccotti, la prego di non interrompere.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Onorevole Ciccotti, io sono meno severo di lei; sono più vecchio e forse perciò più indulgente. Ammetto che qualche volta si possa esser speso non bene; ma non dimentichiamo mai che il meglio è nemico del bene, e non pretendiamo perciò che si spenda meglio.

CICCOTTI. Ma che non si spenda peggio!

PRESIDENTE. Invito nuovamente l'onorevole senatore Ciccotti a non interrompere.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Mi perdoni l'onorevole senatore Ciccotti, ma quanto egli dice non mi pare esatto.

In fondo tutto il mondo è paese e chi ha veduto parecchi paesi di questo mondo si è proprio convinto che l'amministrazione Italiana procede molto meno peggio di quello che si dice all'interno e molto meglio di quello che per erronee informazioni dell'interno, venga apprezzata all'estero; e ciò tanto obiettivamente

che subiettivamente. Onorevole senatore Ciccotti. Quando sento celebrare certi grandi Stati Transoceanici per le loro amministrazioni, e penso a quell'amministrazione Italiana nella quale qualche volta le 50 lire costituiscono l'oggetto di un primo controllo tecnico, di un secondo controllo amministrativo, di un esame da parte della Corte dei Conti che studia e ristudia accuratamente e del Consiglio di Stato che giudica e approva, io non posso non pensar bene dell'Amministrazione Italiana. (*Benissimo*).

Vuole l'onorevole senatore Ciccotti che gli racconti un aneddoto e permetta il Senato che lo faccia?

Voci: Parli, parli.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Ringrazio il Senato e gli domando anche il permesso di non dire il nome di questo paese: è un paese di questo mondo.

MANGO. L'Atlantide!

PRESIDENTE. Ripeto: le interruzioni non sono ammesse.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Sarà magari l'Atlantide od anche l'Isola non sommersa Portoghese!

Ad ogni modo, in un paese di questo mondo c'era un'amministrazione creata dallo Stato durante la guerra, la quale era affidata ad un funzionario. Il cambiamento di indirizzo politico porta in quel paese la conseguenza della sostituzione completa di tutti i funzionari: immaginate con quale continuità di amministrazione. Orbene il successore del defenestrato ricevette la resa dei conti e si avvide che mancava materialmente, soltanto materialmente, come semplice differenza fra l'entrata e l'uscita, qualche milione di dollari!...

Voci: Allora si trattava dell'America!

RICCI ROLANDI, *relatore*. Non bisogna dimenticare che non è soltanto l'America che ha questo sistema monetario: vi sono anche i dollari d'Angola, i dollari Cinesi, quelli Canadesi e vi sono anche altri dollari (*ilarità*). Ma questo non ha importanza. Dicevo dunque che esisteva una differenza di qualche milione di dollari; ebbene nessuno se ne è preoccupato e molto meno d'ogni altro l'Amministratore che avrebbe dovuto rendere il conto, il quale diceva: ci penserà il successore a trovarli (*commenti*).

Ma non occorre andare tanto lontano. In un paese più vicino a noi le Amministrazioni pubbliche danno degli esiti che sono obiettivamente assai inferiori a quelli che danno le Amministrazioni nostre. Noi abbiamo forse il torto, dovuto all'amore patriottico, all'ansia che abbiamo per tutto quello che riguarda la nostra cosa pubblica (e questo può essere un difetto che deriva da un eccesso d'amore) ma noi abbiamo il torto di dir troppe volte male di noi stessi, dei nostri Amministratori, mentre meriterebbero molte volte che riconoscessimo che sono buoni servitori del Paese e che non domandano al Paese che la gioia di averlo servito. (*Benissimo*).

Torniamo ai nostri LL. PP.; il collega Libertini ha fatto una critica del modo con cui sono state concesse in Sicilia le costruzioni sopra tutto delle ferrovie secondarie. Io non posso seguire il collega Libertini nell'esame particolareggiato, per quanto io debba riconoscere che per quella parte di cui ho notizia, le sue osservazioni, hanno un fondamento di fatto, ma non so di più, e non posso seguirlo nelle sue critiche di dettaglio.

Ad ogni modo il collega Libertini dovrebbe oggi essere tranquillo, perchè il decreto dell'agosto 1924, impedisce la concessione a trattativa privata, tranne nei casi in cui questa è ammessa dalla legge generale di contabilità dello Stato e dal relativo regolamento, e sottopone tutto al controllo più rigido del Consiglio di Stato, di cui in questo modo si riconoscono (e meritamente onorevole Presidente del Senato e Presidente del Consiglio di Stato), di cui in questo modo si riconoscono tutte le benemeritenze nella vigile custodia della pubblica amministrazione; quel decreto mette il ministro spontaneamente in uno stato di autolimitazione delle proprie facoltà discreitive, circonda l'opera del ministro della salvaguardia preventiva, sempre, del Consiglio dei LL. PP., dunque dà tutte quelle che sono le massime garanzie per l'amministrazione del pubblico denaro, e provvede perchè la concessione di grandi lavori venga fatta in modo tale da assicurare che effettivamente le opere appaltate vengano eseguite e pagate al giusto prezzo. E in questo m'associa al collega Angiulli quando dice: « Non create delusioni nelle popolazioni » anzi egli dice, « Non le aumentate » perchè parte dal presup-

posto che uno stato di sfiducia già vi sia; ma io ho grande fiducia nella fervida costanza patriottica delle popolazioni di cui parla l'onorevole Angiulli. Certo sono con lui nel dire: non promettiamo al di là della misura in cui potremo mantenere. È perciò che mi permettevo poco fa di fare delle osservazioni pratiche che interessavano la vostra attenzione, e che concludo ripetendo che bisogna misurare i programmi alla stregua dei mezzi di cui può disporre la finanza.

L'onorevole Amero D'Aste ha parlato della mia Albenga: io sono un albenganese, e come egli è onore della nostra piccola città, così io ne sono uno dei figli più devoti. Egli vi ha ricordato l'inondazione del Centa, vi ha detto che per il non pronto pagamento dei contributi, l'opera non ha potuto essere completamente eseguita, e questo ha portato, per la piena dell'ottobre 1924 (io mi trovavo là presso mia madre) dei gravi danni.

Io prendo volentieri occasione per ripetere con lui che il territorio più industrialmente coltivato d'Italia è quell'angolo di Liguria: il Ligure assuefatto ai mali, e non domo dalla fortuna, come dice Virgilio, ha saputo convertire in un giardino fruttifero quell'angolo di terreno. Debbo però dire che d'inconvenienti come quello prodotto dalla piena del Centa ce ne saranno sempre, indipendentemente dal pagamento più o meno pronto dei contributi. E forse le cause del disastro prodotto dalla piena del Centa non sono tutte da ricercarsi nella finanza: potrebbero avere qualche ragione nella tecnica con cui si sono eseguite le opere.

Certo una raccomandazione mi permetto di fare all'onorevole ministro dei lavori pubblici e la faccio a nome della Commissione, perchè ha già trovato posto nella nostra relazione, e riguarda proprio i pagamenti. Fate il piacere, dissipate la leggenda, non del tutto infondata, che si addensa sopra il Ministero dei lavori pubblici, e in generale sopra tutte le amministrazioni pubbliche, che cioè siano tarde nel pagare, perchè questa leggenda la scontate in denaro contante, giacchè tutti gli imprenditori - ho fatto per quarant'anni l'avvocato commercialista e li ho conosciuti - si rivolgono alle banche che fanno conto del ritardo dei pagamenti dello Stato, e facendo questo conto,

lo fanno larghissimo. Si ripete teoricamente quel fenomeno che un incauto ministro delle finanze ha generato quando ha stabilito il famoso mezzo centesimo di guerra, poi i due centesimi e i tre centesimi. Ma tutti i fornitori che dovevano servire qualche cosa allo Stato calcolavano i soldi, non i mezzi centesimi, e maggioravano i prezzi, e l'Erario incassava da una parte un decimo di quello che aveva speso di più dall'altra. Bisogna che i pagamenti siano pronti. Molte volte, effettivamente, per degli scrupoli di burocrazia sono alquanto ritardati. Onorevole ministro, siete giovane: perbacco ringiovanite tutti anche gli organi liquidatori delle partite di debito.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Sono vicino alla cinquantina. (*ilarità*).

ROLANDI RICCI, *relutore*. Tutto è relativo. Qui siete giovane, tenendo conto della media delle nostre età.

Non posso terminare senza aver dedicato una parola alla questione delle strade e delle autostrade, sollevata con tanta autorità dal nostro illustre collega Frola, il quale anche per la sua lunga esperienza amministrativa conosce perfettamente la questione, e della sua competenza ha dato prova testè con la sua lucida esposizione.

Dividiamo la questione in due parti. Manutenzione delle strade. Io non sono veramente fra coloro che sono molto teneri nel preoccuparsi della distribuzione dei pesi della manutenzione delle strade, e in genere di tutte le spese che sono necessarie ad un pubblico servizio, perchè quando io leggo che lo stato esonera un comune e grava una provincia di una spesa, o esonera una provincia e si carica lui di una spesa, o, viceversa, riversa dallo Stato alla provincia o al comune un peso, io mi domando: il contribuente chi è? Varia? È forse diverso? No, è unico e bisogna portare tutto il nostro sistema finanziario a tener conto di questa verità fondamentale: vi è un solo contribuente, sempre lo stesso, che paga allo Stato, alla provincia, al comune. (*Approvazioni*).

Le strade bisogna mantenerle e bisogna rendersi conto che oggi le strade italiane cominciano a non corrispondere più a quelle che sono le necessità del nostro traffico. È un problema grave che esigerà una notevole somma di danaro per essere risolto. È un problema

che evidentemente non potete lasciar risolvere ai singoli enti locali, perchè in molti casi affidare le strade ai comuni o alle provincie vuol dire affidarli a degli enti che non le curano molto o non le curano punto. Non hanno i mezzi, la volontà, non hanno neanche l'utensilaggio necessario a curare le strade. Il Governo deve preoccuparsi del problema ed affrontarlo. Mi guarderei bene dall'aver la petulanza di dare dei consigli al Governo, ma esso dovrà vedere se non sia il caso di costituire un ente apposito per questa grande opera di risistemazione della rete stradale, di adattamento al traffico moderno. Una volta che siano risistemate si potranno affidare, queste strade, a degli enti autonomi, o a degli enti provinciali o comunali, secondo i casi, perchè quello che si può affidare al comune di Milano non si può affidare, non dirò a quello di Peretola, per non fargli torto, ma a un comune di questa importanza.

Seconda parte della questione sollevata dall'onorevole Frola: autostrade. È un bellissimo programma quello dell'autostrada; l'autostrada Milano-Laghi, se la pagano, se la fanno e se la mantengono! (*Approvazione*). Una autostrada Torino-Novara-Milano: sarà attuabile? Una autostrada Genova-Milano, Genova-Torino; sarà attuabile? C'è in tali regioni una tale intensità di traffico ed una tale costipazione del movimento ferroviario, soprattutto per le merci di valore ma di piccolo volume, per cui è possibile che tra queste città si faccia vivere una autostrada. Ma vi sono dei paesi per i quali proporre adesso l'autostrada è un po' come preparare l'abito di società, il cilindro e scarpe verniciate, a chi, prima di tutto, ha bisogno della camicia e della maglia.

Rendiamoci conto di queste diverse situazioni. Le autostrade sono un po' mezzo di trasporto, non dirò di lusso, ma per paesi ricchi e che si trovino in condizioni di un traffico intenso e che non abbiano più facili mezzi di esaurimento di questo traffico. Ad ogni modo il problema delle autostrade potrà interessare l'attenzione del Governo, a mio avviso, in un'epoca successiva. Non è un problema la cui risoluzione si possa presentare immediatamente. Il Governo in tema di traffici ha altre questioni più urgenti. Non bisogna dimenticare, per esempio, sebbene nessuno ne

abbia parlato qui, che Venezia ha bisogno del suo traffico fluviale, che il porto di Venezia potrà rianimarsi, espandersi, continuare a progredire in proporzione del traffico fluviale che gli sarà consentito. La navigazione fluviale, a cui il nostro collega Romanin-Jacur dedica il suo lungo studio ed il suo grande amore, sarà quella che permetterà a Venezia di non trovarsi in condizioni deteriori di fronte alla altrimenti invincibile concorrenza di Trieste!

Io genovese ho voluto chiudere le mie brevi parole con un ricordo alla patriottica e gloriosa Venezia! (*Virissimi e generali applausi, molte congratulazioni*).

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

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione di ballottaggio per la nomina:

a) di un membro supplente della Commissione permanente d'istruzione dell'Alta Corte di giustizia;

Senatori votanti 245

Ebbero voti:

Il senatore Sinibaldi 161
 » Garavetti 37
 Voti nulli o dispersi 4
 Schede bianche 43

Eletto il senatore Sinibaldi.

b) di un commissario alla Cassa di depositi e prestiti:

Senatori votanti 244

Ebbero voti:

Il senatore Wollemborg 104
 » Dallolio Alberto 78
 Voti nulli o dispersi 6
 Schede bianche 56

Eletto il senatore Wollemborg.

c) di un commissario di vigilanza all'Amministrazione del Fondo per il culto.

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-25 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GENNAIO 1925

Senatori votanti	242
Ebbero voti:	
Il senatore Di Stefano	133
" " Rota	47
Voti nulli o dispersi	9
Schede bianche	53

Eletto il senatore Di Stefano.

Proclamo il risultato delle votazioni sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 1° maggio 1924, n. 763, contenente disposizioni relative alle scuole elementari nei territori annessi (N. 43):

Senatori votanti	245
Favorevoli	207
Contrari	38

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto 18 maggio 1924, n. 849, che autorizza i Provveditori agli studi a bandire entro il maggio 1924 un concorso speciale tra maestri ex combattenti (N. 63):

Senatori votanti	245
Favorevoli	204
Contrari	41

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto 25 settembre 1924, n. 1478, concernente norme per le Commissioni d'inchiesta in materia di opere pubbliche interessanti l'Amministrazione dello Stato (N. 62):

Senatori votanti	245
Favorevoli	208
Contrari	37

Il Senato approva.

Annunzio di interrogazione.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole senatore, segretario, Agnetti di dar lettura di una interrogazione presentata alla Presidenza.

AGNETTI, *segretario*, legge:

Al Presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri, circa i gravi danni causati ai nostri connazionali nel Brasile dai moti rivoluzionari recentemente colà avvenuti e sulle pratiche che sarebbero in corso per l'indennizzo dei danni medesimi.

Mazziotti.

PRESIDENTE. Domani alle ore 15 seduta pubblica con il seguente ordine del giorno:

Seguito della discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925 (N. 80).

La seduta è tolta (ore 18,10).

Licenziato per la stampa il 16 febbraio 1925 (ore 17).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche