

Le inserzioni a pagamento si ricevono esclusivamente presso i nostri Uffici (ramo pubblicità) Largo dei Bianchi allo Spirito Santo, Napoli, ai seguenti prezzi per spazio di linea di colonna corpo 7: 4° pagina L. 0,50 - 2° pagina (dopo la firma del gerente) L. 1,50 - Avvisi, economici cont. 2 la parola (minimum cent. 75).

Pagamento anticipato

ABBONAMENTI
Anno L. 3,00
Semestrale 1,50
Estero e sostenitori il doppio
Ed. numero Cent. 10
Arretrato 10
pubblica ogni settimana
CONTO CORRENTE POSTALE

Dropaganda

organo regionale socialista



La legge per Napoli non eseguita: il discorso Ciccotti - Un trust tramviario - Succhionerie di terra e di mare - Al Benadir come al Congo - La regina Madre - Delizie ferroviarie: il re teme gli scontri!

LA LEGGE PER NAPOLI NON ESEGUITA

Il discorso di Ettore Ciccotti alla Camera

Quel che non si è fatto

L'on. Ciccotti esordisce accennando ai punti della legge per Napoli, venuta in seguito alla campagna condotta con nobilito ardimento dai socialisti di Napoli. E prosegue:
I provvedimenti tributari e scolastici furono in gran parte attuati; ma con ritardo e assai incompiutamente furono eseguiti, o rimasero ineseguiti, i provvedimenti tendenti a fare realmente di Napoli una città industriale: basti dire, che la derivazione di forza idraulica dalle sorgenti del Volturno per la sua trasformazione in energia elettrica non ha avuto ancora la sua attuazione, e perfino il regolamento venne a più di un anno di distanza dalla legge, il 7 ottobre 1902.

Ma rendo conto delle difficoltà di attuare una trasformazione così profonda; voglio rendermi anche conto del tradizionale spirito di litigiosità fomentato questa volta da chi aspira ad un monopolio della energia elettrica in Napoli e che ha creato inciampi alla legge speciale avvalendosi di proppgetti lunghi e insidiosi; ma domando che cosa sia uno Stato dove ad un piccolo gruppo d'individui, i quali vogliono soddisfare un interesse privato, è consentito di creare inciampi ad un alto proposito nazionale che si propone di redimere, economicamente e moralmente, una città e una regione.

Appunto perché esistevano tali difficoltà, e tali ostacoli, io dico che bisognava agire con energia e con risolutezza prevedendo i cavilli e sventando le insidie.

Si è fatto questo?
Che non si sia fatto lo prova il fatto che, come dicevo, ora soltanto è venuto il decreto con cui si investe Napoli del diritto di prendere possesso della caduta di acqua la quale deve essere trasformata in energia elettrica.

Non si credette concedere il dono pieno di queste sorgenti, le quali pur erano di natura demaniale: si temettero le conseguenze di contese giudiziarie, e, singolarmente per le condizioni del nostro paese, dopo cinque anni, continua ancora la competizione giudiziale.

Ma, se non si è fatto questo, non si è fatto anche quello che la legge del 1902 aveva appunto a questo: che quando è in gioco un interesse pubblico, il quale abbia centro di interessi privati che contrastano la sua completa e pronta esplicazione, si passa prontamente a soddisfare l'interesse pubblico, rimettendo a un momento successivo e diverso l'attribuzione del risarcimento dovuto a chi tocca.

E vi era anche, del resto, l'articolo 71 della legge sulla espropriazione per pubblica utilità, che poteva avere la sua applicazione; tanto vero che, nella relazione dal comune di Napoli fatta sulle opere, eseguite o non eseguite, in dipendenza della legge del 1902, si dice che, ad un certo punto, quando si trattava di creare una strada attraverso la zona aperta, si ricorse a quell'articolo di legge, salvo a dire poi a chi di ragione il risarcimento, che in seguito a regolare procedura gli venisse attribuito. Intanto, non si tardava di soddisfare il pubblico bisogno.

Ma nulla di questo si è fatto; e così, dopo cinque anni da una legge, che si era dichiarata urgente, di vitale interesse per la città più popolosa del Regno, non si è venuti ad una risoluzione se non con una transazione, che è variamente giudicata e che da molti si ritiene sia ben lontana dall'aver escluso la possibilità di litii ulteriori. E quel che è certo, è che la forza motrice ora costa ancora il doppio di quello, che sarebbe potuto costare e costerebbe.

L'altro giorno, da altro ministro, dal banco del Governo; della mancata applicazione di un'altra legge speciale si accagionava la iniziativa privata.

In questo caso non può dirsi altrettanto per Napoli, perché gli stabilimenti industriali sono sorti, varie migliaia di operai hanno trovato modo di lavorare; ma non si crea ancora a questa industria l'ambiente, occorre perché abbia il suo pieno sviluppo.

Non sono io a dirlo; sono gli stessi industriali di Napoli riuniti in un consorzio, che muovono queste lamentele, sono giornali di Napoli, che mostrano ogni giorno come non sia soddisfatto questo bisogno. Tra le altre cose, nella zona aperta, per moltissima parte manca ancora la fognatura, manca la viabilità, manca, anche in qualche parte, la conduttura dell'acqua. E come volete che l'industria abbia il suo regolare sviluppo e che gli uffici funzionino bene, se non si provvede a tutto questo?

Vedo che l'on. Lacava mi guarda; so che egli andò nella zona aperta e mi fu raccontato un piccolo fattaccio, come lo si chiamerebbe al banco del Governo, per cui l'on. Lacava venne a trovarsi nella condizione di Caterina di Russia, quando il suo ministro Potemkin fece che nella vallata del Dnieper le si svolgesse una insurrezione agli occhi scenari dipinti, che dovevano figurare villaggi e tante altre cose foggiate per l'occasione. (Si ride).

Onorevole Lacava, se ella tornerà senza previo avviso nella zona aperta, vedrà che non si è fatta se non una piccola incisione e un po' di movimento di terra per simulare quella grande arteria, che si deve costruire, e serve ai bisogni indefettibili di quel centro industriale; ma la grande arteria non esiste ancora.

Chi è industriale, ed anche chi non è, comprende quali possono essere in queste condizioni le difficoltà di un'industria che è costretta anche ad assumere la sua popolazione operaia da luoghi distanti. E la difficoltà dell'adoperare operai dimoranti lontano è resa molto più grave agli industriali della zona aperta dal fatto, che non fu possibile, tranne che in scarsissima misura, di ottenere per i lavoratori corse economiche su i tram.

Corse economiche sono state anche concesse, ma inadeguatamente e solo dal centro della città, dove non abitano, o abitano in scarsa misura, operai.

Industriali con cui mi avvenne di discorrere (industriali del settentrione) si lodavano della mano d'opera napoletana e dicevano anzi di aver trovata la mano d'opera napoletana più versatile, perfino più produttiva, più pronta di quella di regioni più progredite, ma dicevano pure che la loro era una popolazione operaia instabile; sicché essi erano costretti di volta in volta ad assumere della nuova; perché appena operai o operaie trovavano un lavoro egualmente remunerativo senza essere costretti ad andare così lontano, a traverso a strade mal tenute, disagiati di estate e più d'inverno com'è quella di Poggioreale, e senza dover consumare molta parte del tempo per recarsi al lavoro, abbandonavano questi opifici per addirsi ad altro lavoro; e si era costretti a rifare continuamente il tirocinio dei nuovi operai adibiti.

Colpe del Municipio e del governo

Mi diranno gli onorevoli ministri delle finanze e dei lavori pubblici che questi sono affari di competenza del municipio di Napoli e che essi non possono far nulla per indurre la Società dei tram a concedere queste corse economiche. Ma anzitutto, l'opera del Governo non è così estranea come potrebbe sembrare. Il Consorzio degli industriali per l'applicazione della legge 8 giugno 1904 ha incaricato un suo Comitato esecutivo di fare un'opportuna relazione ed in questa si legge:

« La costruzione della grande arteria destinata a congiungere Poggioreale coi Granili e che doveva essere ultimata entro l'anno 1902, è proceduta lentamente ed ancora oggi è ben lontana dal suo compimento. Il comune non ha ancora ottenuto dall'autorità ferroviaria il permesso di procedere ai lavori per il sottopassaggio della linea e questo ritarderà ancora per molto tempo l'assonazione dell'opera. »

Si tratta quindi di diretta responsabilità del Governo.

In un altro punto lo stesso memoriale parla della città daziaria e dice:

« Col 1. gennaio del corrente anno la nuova città daziaria è entrata in vigore. Questo fatto mentre ha giovato a molti industriali, è tornato di danno ad altri, i quali, per non poter più entrare in città. »

« Con l'appoggio del comune abbiamo potuto ottenere che sia prorogata fino al 31 maggio la facoltà di introdurre merci in città senza pagar dazio. Ma accordando ciò il Ministero delle finanze stabilì che dovessero essere caricati agli industriali le spese di sorveglianza che le rende quasi nullo il vantaggio ottenuto. »

« Le difficoltà che fa la dogana per il transito della merce proveniente dai vari stabilimenti della zona o diretti a questi dalla Stazione o dal Porto, assorbono gran parte del vantaggio ottenuto con la restrizione della città, ed è necessario ottenere delle modalità meno fiscali a questo proposito, fino a che non sarà possibile avere delle strade esternamente alla città che permettano di accedere alla stazione ed al porto senza attraversare la città. »

E dirò che il Governo non può nemmeno dirsi così estraneo a quella che è l'opera, o meglio in questo caso l'inerzia del municipio di Napoli. Il Governo ha funzioni di vigilanza e di tutela che vanno dai buoni uffici presso l'Amministrazione fino ai provvedimenti più radicali, come quelli dell'articolo 316 e seguenti della legge comunale e provinciale.

Nel fatto che non si è provveduto alla fognatura, alle esigenze più elementari della vita civile, vi è qualche cosa che può interessare anche l'applicazione della legge sulla sanità pubblica.

Se la legge dell'8 luglio 1904 ha, come pur si disse tante volte qui, un alto interesse nazionale — perché non è solo interesse di Napoli, ma nazionale, trarre la più popolosa città del regno e le zone ad essa adiacenti dalle condizioni anormali in cui hanno vissuto e vivono — è possibile che il Governo possa disinteressarsi dal fare quello che in via ufficiale qualche volta, ufficiosamente più spesso, potrebbe fare per ottenere lo scopo?

Le Case popolari

Si è costituito a Napoli un Istituto per le case popolari, e il Consiglio comunale, nell'approvare lo statuto, con deliberazione del 23 agosto 1902, gli assegnò 500 mila lire.

Ma le 500 mila lire assegnate a questo istituto, e senza di cui non è possibile cominciare alcuna operazione, si può dire che siano state assegnate, sino a poco fa almeno, semplicemente sulla carta.

Chi è alla testa dell'ente? E' una persona che gode la piena fiducia del Governo: è il Miraglia, direttore generale del Banco di Napoli.

E poiché io qui voglio portar meno che sia possibile parole mie e più che sia possibile parole di persone meno sospette di ostilità al Governo, riferirò proprio quello che ha detto e pubblicato a questo proposito lo stesso direttore del Banco di Napoli, capo dell'Istituto delle case popolari. Egli dice: « La magra somma di 500 mila lire, non potendo darci dal Comune, il sindaco chiese al ministro del Tesoro che la Cassa di risparmio del Banco l'anticipasse. Questa aderì, ed il Consiglio di amministrazione fin dal novembre 1902 lo deliberò. Occorre però una deliberazione del Consiglio comunale, e il sindaco mi ha più volte assicurato di averla promossa. Credo che se ne dovrà parlare nella discussione del bilancio. Frattanto siamo senza quattrini ». Ora, io domando: è il Governo in condizioni da non poter obbligare il comune ad attuare una sua deliberazione?

Ma, c'è qualche altra cosa per cui io ho ragione di invocare l'opera del Governo: e io dirò con lo stesso parole del Miraglia.

Egli, dopo aver detta magra la somma di 500 mila lire — che in realtà, se può servire per iniziare la costruzione delle case operaie è evidentemente per altri rapporti inadeguata allo scopo — dice: « Il municipio ha ottenuto i mi-

lioni, per il prolungamento della via Sanfelice. Ora, prima di pensare a distruggere case (e quel prolungamento non è imposto da ragioni di igiene) dobbiamo pensare a costruirle.

Non vi è igiene più urgente di quella di dar modo alla povera gente di non rimanere allo scoperto. Il municipio dovrebbe chiedere al Governo di prestare un finanziamento di case popolari in prestito che ha facoltà di contrarre a buone condizioni con la Cassa depositi. »

Qui, evidentemente si tocca nel lato molto giusto della questione, perché l'opera di cui si tratta può avere la sua utilità come l'ha ogni cosa, ed è bene: ma l'opera di cui si tratta comparativamente; e, poiché il prolungamento della via Sanfelice è, relativamente almeno, opera più di lusso che di necessità, non indispensabile alla città, e che di più porterà un ricadimento nella fame di cui il comune — o, se non lo fa il comune, il governo — dovrebbe prendere l'iniziativa di assolverlo in sospeso per il momento e impiegare i danari ricavati dal prestito con la Cassa depositi e prestati per la costruzione di case popolari. Peggio c'è anche questo pericolo: se l'istituto delle case popolari di Napoli, che ha contare sopra così scarsi mezzi per poter provvedere al suo compito, non provvede subito, correrà il rischio di essere messo in condizioni di non poter più provvedere avanti. L'Istituto si trova, per concessioni avute, a disporre di alcune aree ottenute dalla Società del risarcimento e dalla Banca d'Italia: ma alcune di queste aree sono state concesse a patto che restano usufruite entro un determinato periodo di tempo. Ora, trascorrendo tale periodo, e non venendo le aree usufruite, avverrà la decadenza delle concessioni; e allora il problema delle case popolari di Napoli, che per condizioni demografiche come quelle di Napoli è già molto grave, sarà destinato a divenire ancora più grave diventerà addirittura qualche cosa d'insolubile. E il Governo allora dovrà cercare di provvedere con maggiori sacrifici e con maggiori mezzi.

Servizi postali e doganali

Ma di altre cose direttamente deve il Governo rispondere, sia per lo svolgimento della industria, come per i servizi crescenti della città, di cui aumenta la popolazione ed aumentano in conseguenza i consumi. Sono indispensabili la sistemazione e il regolamento dei servizi postali e dei dogani.

Ora, quali sono le condizioni del porto? Anche qui porterei autorità che mi sembrano indiscutibili, a meno che non si adducano fatti i quali valgano a scollare quanto vengo a riferire.

Se v'è una persona che può dire una parola competente sulle condizioni e sull'avvenire del porto di Napoli, è proprio il comandante Augusto Witting, il quale per tanto tempo diresse il porto di Napoli, con plauso della città e soddisfazione del Governo.

E, anche ora, che è in ritiro, egli mette in quanto concerne il porto di Napoli un amore che potrebbe essere uguagliato, certamente non superato.

Or che cosa dice il Witting in un suo scritto, che non è fatto a scopo di froda, sui giornali, ma che è una comunicazione fatta al Regio Istituto di incoraggiamento di Napoli, alle condizioni del porto?

E dice questo: « Noi ci troviamo oggi, tre anni dopo la promulgazione della legge e cinque anni dopo la chiusura dei lavori della Commissione reale, per quel che riguarda il porto, in condizioni relativamente peggiori. »

« E quello che è più grave e più importante è che questo peggioramento si accentuerà ancora per parecchi anni e forse potrà persino impedire il nostro sviluppo industriale, se i lavori marittimi in corso, o quelli già decretati, almeno, non saranno eseguiti nel più breve tempo possibile. »

« La Commissione, egli prosegue, ebbe presente il risultato della statistica ufficiale del movimento marittimo e commerciale fino al luglio 1902. »

E qui cita il movimento delle navi che approdarono in quel porto, cita il movimento dei passeggeri che è ingentissimo superiore a quello di Genova, e aggiunge: « Le banchine del porto utili al movimento commerciale, in massima parte definitivamente arredate, avevano uno sviluppo di circa metri lineari 1500, onde in ragione di tonnellate 1.200.000 circa merci, rappresentati il complesso della esportazione e della importazione in quell'anno, si rilevava da ciò l'enorme movimento di tonnellate 775 di merci per ogni metro lineare di banchina nel corso di 12 mesi. »

Cerchando di riassumere, per non protrarre in lungo la lettura, dirò come, a sentire chi può autorevolmente discorrere di queste cose, in un porto, ogni metro lineare di banchina non può sopprimere se non al traffico di 3 o 400 tonnellate.

Ora, a Napoli, non solo nel 1901 si era a 775 tonnellate di merce per ogni metro linea e di banchina; ma poiché il commercio dal 1901 è cresciuto del 10 — e si può dire anche del 20 per cento per anno, calcolando che non tutte le merci passano per la tratta della dogana, sicché non riesce tener conto di tutte — si vede come lo stesso equilibrio sia divenuto anche più notevole.

In un'altra pubblicazione, in un discorso fatto dal Witting all'Associazione per gli interessi del porto di Napoli, si dice: « Negli anni 1907-908 il tonnellaggio — cito le cifre ed i dati più recenti — il tonnellaggio complessivo delle navi a vela ed a vapore arrivate e partite fu rispettivamente: a Napoli 14.339.437 di stazza netta; a Genova 13.554.437 e 14.491.887. Per le merci, sempre secondo le statistiche ufficiali nel 1908, si è avuto un movimento complessivo di circa due milioni di tonnellate, di poco inferiore ad un terzo del movimento di Genova. » Il movimento dei passeggeri è stato di oltre un milione per Napoli, mentre per Genova è stato di 493.574, vale a dire di circa la metà. »

Ora il Witting fa il paragone fra i mezzi di

dispone il porto di Napoli e i mezzi di cui dispone il porto di Genova.

« Esposta così la quantità di movimento marittimo e commerciale, vediamo i mezzi di cui dispongono i due porti che abbiamo preso a paragone. »

« Banchine accostabili per operazioni di commercio: a Genova, metri lineari 10.800; a Napoli, 2.000. »

« Aree coperte da edifici e capannoni per le merci: a Genova 198 mir; a Napoli 9.700. »

« Binari nel recinto del porto, sviluppo in metri lineari: a Genova 26.000; a Napoli 9.000. »

« Gru idrauliche ed elettriche entro il porto: a Genova 71, a Napoli 12. »

« Elevatori elettrici per carbone: a Genova 12, a Napoli zero. »

Qui io veggio subito l'obiezione che mi sarà mossa. Mi sarà detto che molto maggiore è l'importanza del porto di Genova per la sfera di azione cui deve sopprimere, ma io rispondo che la sfera di azione cui un porto deve sopprimere, può riguardare il traffico ferroviario, cioè il numero dei carri adibiti in quel porto; ma evidentemente le merci, che sono sbarcate e devono essere collocate provvisoriamente sulle banchine per esser poi mandate a destinazione, hanno bisogno di uno sviluppo in metri lineari di banchina proporzionato alla loro quantità, non a quella che può essere la sfera di azione del porto.

I carri ferroviari

Come vi sia mancanza di carri ferroviari, lo rivela anche lo stesso Witting; e con cifre molto precise.

L'on. Ciccotti dimostra con le cifre del Witting e con gravissimi dati da lui raccolti i gravi danni derivati al porto, al commercio e all'industria napoletana della mancanza di carri ferroviari, e chiude questa parte del suo discorso leggendo queste affermazioni del Witting medesimo:

« Ora tutto il porto è occupato e si è verificato il fatto doloroso che un numero grandissimo di piroscafi, aventi ciascuno un carico variabile dalle duecento alle diecimila tonnellate, abbia dovuto aspettare fino a trenta giorni per cominciare lo sbarco della merce: nello stesso tempo i piroscafi carichi di carbone attendevano fino a 12 giorni per compiere le loro operazioni. »

Il discredito all'estero

Sentano ora gli onorevoli colleghi, quanto comandò il Witting aggiunge, e si tratta di cosa che non può far certo onore a noi italiani: « Le vertenze qui hanno dato luogo questi enormi ritardi, che finirono fatte favorevolmente ai ricevitori delle merci a danno degli armatori, hanno completamente screditato il nostro porto specialmente in Inghilterra. Un ispettore della Società degli armatori inglesi che è venuto a visitare i porti della nostra costa occidentale, è tornato in patria e ne ha fatto una descrizione molto scontentante, ma la peggio è toccata al nostro porto. Eppure qui la mano d'opera compie miracoli: con i mezzi più esigui, con scarse imbarcazioni riesce a sbarcare fino a 1000 tonnellate al giorno, il doppio di quello che si fa a Genova, il quadruplo di Civitavecchia. Qui in un'ora si danno fino a 180 tonnellate di carbone fossile nei carbonali. »

« E' questa superiorità, esclusivamente, che ci ha finora salvati da una completa rovina. »

Ma non basta tutto questo; e comincia poi l'odiosa doganale. Quel che io riferisco potrà essere verificato da chiunque, anche a scopo di curiosità, voglia andare a vedere i magazzini generali di Napoli o i depositi della dogana.

Io fo qui da storico e cito documenti. Un importatore, rivolgendosi alla Camera di commercio di Napoli, scriveva: « Un immane agglomeramento di merci di ogni genere e di ogni provenienza vedesi ammassato, in miscelazione, come cristalliere sotto peso immenso di macchine o ghisa grezza, tessuti accanto o sotto prodotti chimici, olii ed altro, un miscuglio incredibile, in cui i danni non hanno alcun responsabile, mentre i colli si aprono, si sfasciano e la merce perisce e sparisce. »

E che qui non si esageri, lo può dire chiunque: basta dare una occhiata passando per via del Piliere e vedere come si svolgono molte volte le operazioni doganali. Ho visto io in fronte macchine venute d'America, e pezzi lasciat per la strada, in condizioni da dover subire gran deperimento.

Ora, vedano, onorevoli ministri, a me piace mettermi sopra un terreno di verità e di lealtà, perché non ho bisogno di fare, né son uso a fare altrimenti; e dirò che a questi mali si era cercato di porre un rimedio con provvedimenti legislativi, accennando ai quali dirò quello che si è fatto; ma mi toccherà anche dire quel che non si è fatto, quando queste leggi non sono state tradotte in realtà.

Le leggi vi sono...

Si ebbe la legge del 13 marzo 1904, la così detta legge dei 33 milioni, dei quali furono concessi per il porto di Napoli un milione e cinquecento mila lire per le seguenti opere: 1. ampliamento e sistemazione del molo trapezoidale; 2. impianto di una gru; 3. impianto di due scali per costruzioni navali; 4. allargamento e sistemazione del molo orientale; 5. costruzione di due ponti girevoli sulla bocca sussidiaria della darsena dei bacini di carenaggio. Ora, di queste opere sono già fatte la prima e la seconda; della seconda almeno sono state messe in opera tre parti. E' stata fatta la terza; non sono state compiute la quarta e la quinta.

Ma queste opere, che dovevano farsi in tre anni soltanto, non sono state fatte, per la parte in cui sono state fatte, che nello spazio di sei anni.

Con la legge 8 luglio 1904, che sarebbe la legge speciale per il risorgimento economico di Napoli, vennero concessi 12 milioni e 500 mila lire per i lavori di ampliamento e di sistemazione del porto di Napoli, e queste somme avrebbero dovuto spendersi dall'esercizio 1907-908 all'esercizio 1915-16. Come pure si autorizzò la spesa di lire 30 mila per riformare il cosiddetto Mandracchio, una specie di

stagno marino, che si trova al di là della strada del Piliere e che ora serve per quelle infelici operazioni doganali, che si compiono con tanta difficoltà.

Ora questi lavori di sistemazione dopo varie vicende furono concretati in progetti diretti ad ampliare il porto di Napoli, sviluppando verso oriente, e questo sviluppo doveva consistere in una diga rettilinea fronteggiante i Granili e in alcuni sporgenti della spiaggia dei Granili che dovevano servire a stendere lo sviluppo lineare della banchina.

Ciò avrebbe avuto col tempo la massima importanza, specialmente perché, essendo questa spiaggia adiacente alla zona aperta dove sorgeva il nuovo centro industriale di Napoli, di là dal molo le merci avrebbero potuto essere imbarcate e sbarcate.

Ma poiché la somma così stabilita non poteva sopprimere a tutte le esigenze delle opere da costruire, il Parlamento, con la legge del 14 luglio 1907, proposta dal ministro Gianturco, aggiunse altri 11 milioni per lavori di complemento di quelli portati dalla legge del 1904, e per altri lavori, tra i quali era notevole la costruzione di una banchina d'approdo esterna alla diga di recinzione dei bacini di carenaggio. E si stanziò pure un altro milione per lo sviluppo della stazione marittima.

... Ma chi le applica?

Ma è qui che cominciano le dolenti note. Infatti, nell'esecuzione di queste opere, le quali avrebbero dovuto essere espletate in un termine prestabilito e non molto lungo, si è andati con tale lentezza, che la massima parte di esse è ben lungi dall'essere, e non dico compiuta, ma iniziata.

Anche l'edificio della posta che, veramente, non enterebbe in questa serie di costruzioni, sul modo trapezoidale, è compiuto, ma non può ancora essere adoperato perché manca l'arredamento; né questo si sollecita ancora. Uno sporgente sulla scogliera detta di Vittorio Emanuele II, nella parte orientale del porto di Napoli, si comincia a costruire ora.

E anche in questo caso si è avuta la ridda di Commissioni che consigliano, e di Commissioni che sconsigliano; e si è ripreso a deliberare qualche cosa di diverso fin sulla costruzione, perché, mentre da principio si era deliberato che la muratura dovesse essere fatta ad aria compressa, oggi si vuole sostituire la costruzione con assenti artificiali.

La diga rettilinea, cominciata nel 1906, avrebbe dovuto essere finita in sei anni. E' una diga della massima importanza, perché la spiaggia dei Granili non essendo riparata, non è possibile costruire gli sporgenti, né la diga non li protegge dall'urto dei maresi; e d'altra parte se con gli spargenti non si aumenta lo sviluppo lineare delle banchine, le industrie, specie della zona aperta non possono avere quanto è necessario al loro traffico.

Ora l'impresa che, nel 1908 avrebbe dovuto costruire già un terzo della diga, in realtà non ne aveva fatto che una quindicesima parte e ora poi si legge sui giornali che sarebbe intervenuta una transazione, per cui il contratto sarebbe stato modificato accordando all'impresa altri otto anni, senza parlare della maggiore spesa occorrente.

Il fatto, intanto, è che il Consiglio superiore dei lavori pubblici avrebbe dichiarato inattuabile un progetto approvato tre anni fa senza che sia intervenuto alcun fatto nuovo.

A meo di non considerare fatto nuovo il fatto che l'impresa si sarebbe trovata nella difficoltà di avere il materiale, essendo state le cave, che si trovano a Pozzuoli, acquistate da un'altra impresa concorrente. Ma non mi sembra che questo fatto, di puro ordine privato, sia tale da arrestare l'esecuzione di un'opera pubblica e da imporre la modificazione del contratto.

Gli articoli 64 e seguenti della legge del 25 giugno 1865 prevedono il caso in cui, georendendo delle cave per una costruzione, si debba procedere alla loro espropriazione. Se un privato aveva monopolizzato queste cave, e se queste cave occorrevano per la costruzione della diga, era il caso di procedere subito all'espropriazione per utilità pubblica delle cave medesime.

L'aggravio dell'appaltatore sarebbe stato forse maggiore, ma ciò evidentemente non poteva interessare l'Amministrazione.

La banchina esterna della diga di recinzione dei bacini di carenaggio, poi, non è stata ancora appaltata dopo due anni. Per i due grandi capannoni per merci che devono essere costruiti a Porta di Massa i progetti sono approvati, ma la costruzione non è possibile se prima non si fa la banchina della diga di recinzione sulla quale si possa immettere il legname di scarico per aver libero il traffico della merce da Porta di Massa.

E tutto ciò porta un sensibile aumento di spese di magazzino di facchinaggio, e rende quindi sempre più imperfetta il funzionamento del porto diminuendo la sfera d'azione.

Infatti quando la spesa, anche per ragioni artificiali, viene a crescere in modo che la merce sbarcata in un porto non può essere condotta in un determinato punto se non a condizione più gravi di quelle spedite da un altro porto, la spesa d'azione dell'uno diminuisce necessariamente a vantaggio dell'altro.

E meno che mai è stata sistemata la condizione della dogana, la quale si connette col cosiddetto Mandracchio.

Quando l'onorevole Fortis, allora presidente del Consiglio, andò per pronunciare il suo discorso a Napoli, non avendo avuto modo di rendersi conto di tutte queste questioni, le sintetizzò nel nome del Mandracchio; e quasi avendolo l'aria di voler risolvere tutta la questione di Napoli, promise di voler risolvere la questione del Mandracchio.

Ora io non farò lo stesso; ma dovrò pur dire che la questione del Mandracchio ha una notevole importanza, perché la dogana non potrà essere regolarizzata finché non si costruiscano dei capannoni capaci di raccogliere le merci, e non si ricominci quello specchio d'ac-