

N. 3

Pubblcaazione de " IL CORRIERE ECONOMICO "
Rivista settimanale della vita economica e finanziaria italiana
Roma, Via Nazionale, 214

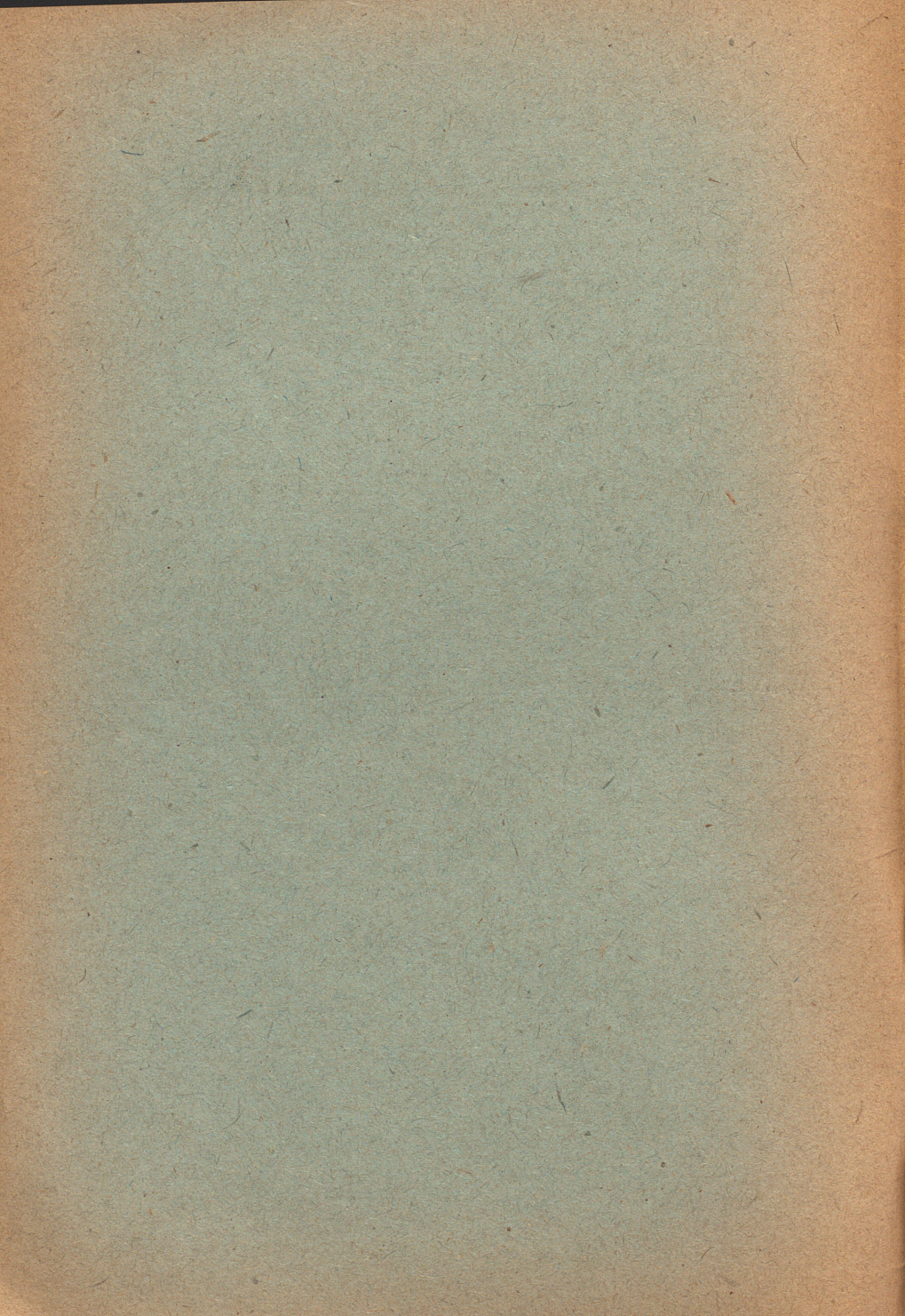
GIANNETTO CAVASOLA

IL PROBLEMA MERIDIONALE
NEL DOPO-GUERRA



ROMA
PRESSO IL « CORRIERE ECONOMICO »
Via Nazionale, 214

—
1918



Fondo Vignale

N. 3

Pubblicazione de " IL CORRIERE ECONOMICO " ,
Rivista settimanale della vita economica e finanziaria italiana
Roma, Via Nazionale, 214

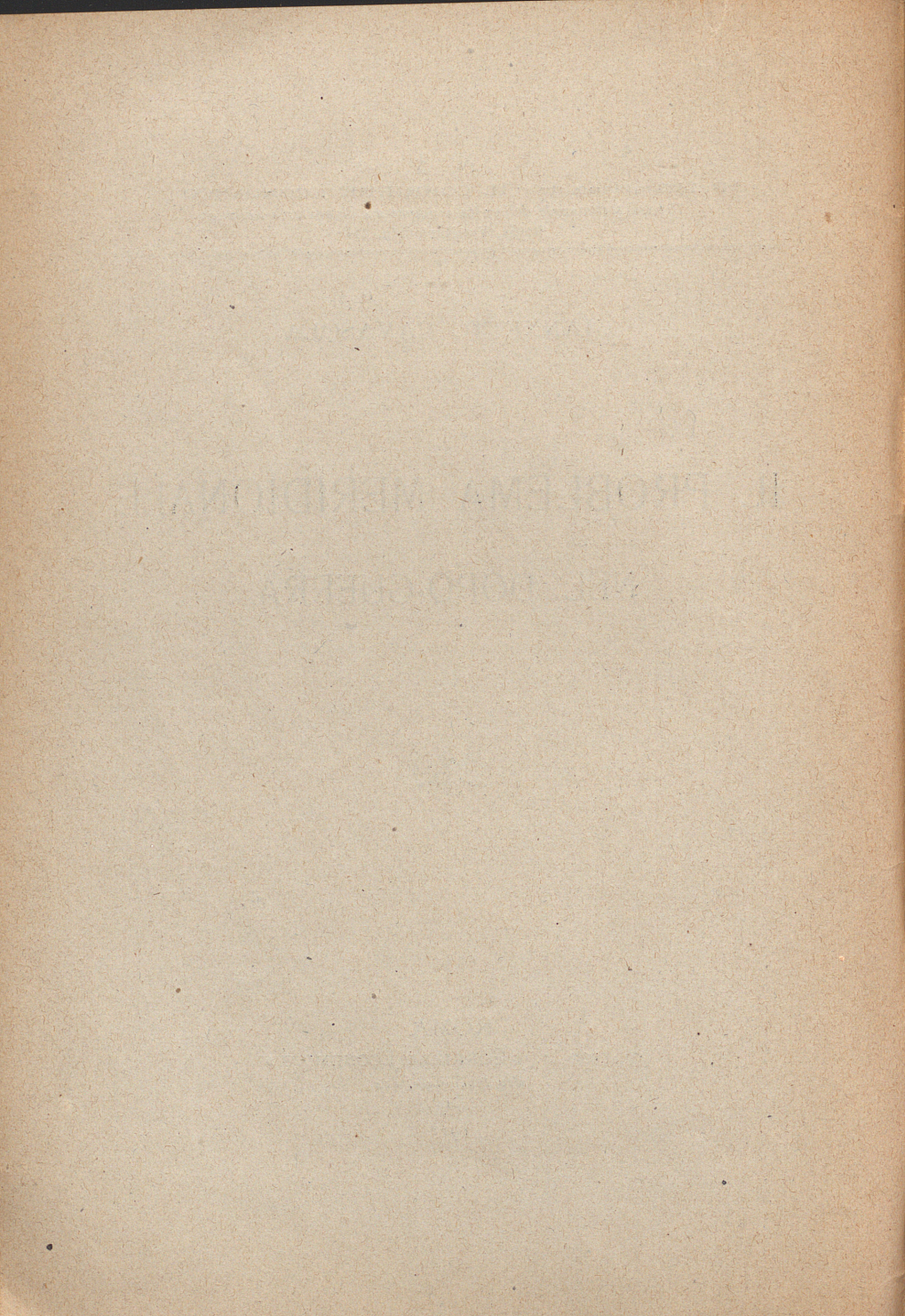
GIANNETTO CAVASOLA

IL PROBLEMA MERIDIONALE
NEL DOPO-GUERRA



ROMA
PRESSO IL « CORRIERE ECONOMICO »
Via Nazionale, 214

—
1918



I.

Il problema meridionale si presenta più imperioso che mai alla mente degli studiosi e dei patrioti nelle previsioni del dopo-guerra. Si ripresenta non risoluto, nè posto sulla via della risoluzione, perchè non considerato abbastanza nelle sue cause fondamentali e nella sua complessa realtà.

In oggi si intuisce più che non si conosca e non si spieghi che il non avere risoluto quell'enorme problema prima della guerra ci ha crudamente danneggiati; e si paventa che la fine della guerra non segni il ritorno alla pace degli spiriti e degli interessi, se questi non trovino una diversa e migliore sistemazione.

Anche questo timore nascente da impressionismo superficiale non da coscienza di cause studiate, porterebbe in sè il germe di nuovi errori e di peggiori dolori, se da esso prendessero decisione e indirizzo le nuove provvidenze di governo.

L'insuccesso, ormai palese, della legislazione speciale creata per le provincie meridionali è conseguenza della sua errata concezione per mancanza di approfondita analisi obbiettiva delle grandi cause creatrici dello stato di fatto. A modificare il quale non è mai mancato il buon volere, come non mai è stato affievolito il sentimento della solidarietà nazionale dalla acidità improvvida di non serene e ingiuste critiche.

Oltre al fondamento della logica rispondenza ai mali che si volevano curare, mancò a quella legislazione l'organo esecutivo indispensabile. I rimedi non radicali figliavano tutti dai concetti dominanti nella nostra amministrazione statale: ma avessero almeno avuta una esecuzione più spigliata e adeguata al fine! Il pallido tentativo del Commissariato civile per la Basilicata, non fece che dimostrare la vanità dell'ibridismo in materia di problemi di ricostituzione economica.

Ed essenzialmente di ricostituzione economica si è affermato e permane il problema meridionale, al quale l'innato e saldo sentimento di italianità delle popolazioni impedì sempre di degenerare in problema politico.

Non pertanto alle ragioni di stretta giustizia e di economia pubblica nazionale si aggiunge imperiosa la ragione politica nel chiedere l'intervento sollecito e risolutivo dello Stato per far sparire la diversa effi-

cienza degli ordinamenti e la diversità dei loro benefici tra una parte e l'altra dello Stato, derivanti da pregiudizi dottrinali, da confusione di criteri parlamentari, da differenze di mezzi preesistenti e di esperienze negli interessati.

I quali mezzi predisposti da secoli, costituenti il patrimonio di un popolo, non influiscono soltanto sulle attività degli uomini, ma sovente formano il substrato della stessa legislazione, che perciò dà frutti differenti secondo la diversità delle condizioni di sua applicabilità.

Così è avvenuto da noi. Per il principio della uguaglianza, intesa nel senso della uniformità dell'ordinamento amministrativo, senza tener conto delle diverse condizioni di applicabilità, talune nostre leggi organiche amministrative sono rimaste impotenti a dare al Mezzogiorno i servizi di Stato e i benefici dei quali godono altre parti d'Italia. Inferiorità certamente non pensata e non voluta, ma lasciata persistente, quando il principio della uguaglianza nei benefici avrebbe invece richiesto che la si fosse fatta sparire; inferiorità che pesa sull'Italia meridionale con danni d'indole economica, sociale e igienica, contro i quali essa non ha protestato e non protesta perchè ancora non ne ha valutata l'importanza. Cito ad esempio il regime idraulico: e non a caso lo designo per primo.

La legge fondamentale del nostro regime idraulico, che è quella delle opere pubbliche del 20 marzo 1865, Allegato *F*, fu una riproduzione della legge del 1859 emanata in virtù dei pieni poteri per il Piemonte e per la Lombardia. In esse leggi la « *classificazione delle opere intorno alle acque soggette a pubblica amministrazione* » rispecchia nettamente quella influenza sulla formazione della legislazione che dianzi abbiamo attribuita allo stato di fatto preesistente: influenza che è rimasta invariata nel testo unico approvato con R. Decreto 25 luglio 1904. E in virtù di quella classificazione sono a carico esclusivo dello Stato le opere lungo i fiumi, laghi e canali navigabili; sono eseguite dallo Stato col concorso delle provincie e degli interessati le opere lungo i fiumi arginati e loro affluenti pure arginati; devono invece « *provvedere* (ossia costruire e mantenere) *alle opere idrauliche intorno ai fiumi e ai torrenti non arginati, compresi i loro bacini montani, i Consorzi tra i proprietari ed i possessori dei beni interessati* », con un parziale contributo dello Stato, qualora questo ne abbia riconosciuta la necessità, anche se quei corsi di acque pubbliche creino pericolo di inondazione, di invasione di materiale di alluvione, o di altri danni all'abitato o al territorio di uno o più comuni. Così dice testualmente la legge.

Orbene: lo stato di fatto al quale le leggi del 1859 e del 1865 si sono ispirate era

che tutti i corsi d'acqua di qualche importanza del Piemonte e della Lombardia erano già arginati. Nessun fiume dell'Italia Meridionale era arginato. Gli argini ai fiumi dell'Alta Italia — compresi quelli del Veneto entrati posteriormente sotto l'impero delle nostre leggi — non erano stati fatti dallo Stato italiano. Così li avevano sistemati per le necessità dei tempi, per riscatto delle terre dalle paludi, per le cure guerresche, per i progressi agricoli, per influenza di scuole idrauliche, gli Stati precedenti, attraverso secoli e generazioni scomparse.

Nulla di simile nel Mezzogiorno d'Italia. I Borboni non avevano lasciate opere idrauliche di pubblico beneficio in alcuna parte del Regno, all'infuori dei Regi Lagni, piccoli scoli delle acque torrenziali del Vesuvio.

Il legislatore del 1865 non si avvide, dovendo e volendo provvedere all'avvenire, che non poteva in questa materia seguire il legislatore del 1859, il quale aveva disposto in relazione all'opera del passato.

La preesistenza dell'argine posta a base della classificazione delle opere idrauliche ha condannato il Mezzogiorno d'Italia a subire in permanenza i danni del disordine idraulico.

Sarebbe stato necessario e di stretta giustizia in argomento di tanta gravità, che la differenza lasciata dal passato tra le diverse

parti del nuovo Regno, fosse fatta scomparire a cura e spese del nuovo Stato, prima di proclamare la uniformità amministrativa. La necessità e la giustizia di questo metodo furono intese e attuate sebbene non in misura sufficiente per le strade, e non furono considerate affatto per i corsi delle acque pubbliche.

Fiumi e torrenti disalveati che nessun Consorzio, nessuno sforzo di interessati avrebbe potuto arginare, hanno continuato a privare le terre percorse di ricchezza agraria, ad aggravare la insufficienza della viabilità, a intristire le condizioni igieniche colla persistenza e colla estensione della malaria. Poichè il disordine idraulico non compendia i suoi malefici effetti nelle corrosioni e nelle invasioni delle terre, ma impedisce che le terre coltivate accrescano la loro fertilità colla irrigazione; rende vana la spesa della costruzione della strada se l'eccessiva sezione del letto del torrente o del fiume faccia insostenibile dal Comune la spesa del ponte; mantiene ed estende la malsania, se per effetto delle piene o di non regolate ed efficienti foci si formino o permangano acquitrini e impaludamenti.

E per vero: nessuna presa di acqua per irrigazione è possibile dove i corsi d'acqua non abbiano sponde fisse e sistemate. Non fu questa l'unica causa, ma certamente essa contribuì a determinare il completo insuc-

cesso nel Mezzogiorno della legge Grimaldi del 28 febbraio 1886 per la irrigazione a promuovere la quale il legislatore apriva credito ai Consorzi presso la Cassa Depositi e Prestiti, impegnando il bilancio del Ministero di Agricoltura per il pagamento di quota parte degli interessi dei mutui promessi.

Anche questa fu legge ideata a favore delle provincie meridionali, per quanto emanata in forma generale, al solito, senza ricercare le condizioni di applicabilità in quelle Regioni. Di guisa che avendo presupposto per la concessione dei mutui la formazione di Consozi (Enti sconosciuti nella tradizione meridionale), il risultato fu che dal 1866 al 15 ottobre 1917, ultima data registrata in documenti ufficiali, solamente due operazioni furono fatte in quelle provincie per un complessivo ammontare di lire 50.833 di fronte alla somma di lire 6.966.471 concessa ai Consorzi di comuni e di privati di altre parti d'Italia!

Il Mezzogiorno, si ripete da tutti, è eminentemente agricolo e si dice il vero, se con quella espressione non si intenda escludere altre attitudini. E se il Mezzogiorno è eminentemente agricolo come si può rimanere indifferenti all'insuccesso, senza ricercare e rimuovere le cagioni che hanno resa inefficace la legge per la irrigazione dei suoi terreni? Perchè nessuna provvidenza è stata

presa, nè annunciata, sulle proposte della Commissione Reale nominata per legge del luglio 1910, appunto per studi e ricerche di provvedimenti per la irrigazione?

A considerazioni non dissimili ci condurrebbe l'esame dei risultati negativi della legge sulle bonifiche, altro grave tema che si connette al complesso argomento del governo delle acque. Chiunque abbia veduto lo stato di abbandono delle terre lungo il Jonio, dove fiorirono un tempo Metaponto e Sibari, avrà sentito nell'anima sua il gelo di quello squallore! E come per questo così per altri servizi pubblici e per altre ricchezze naturali non svolte; così per i trasporti, per le comunicazioni facili non diffuse, per le tramvie ammesse in legge al sussidio chilometrico precisamente per abbreviare le grandi distanze tra i centri del Mezzogiorno, cresciute a rete fittissima nel Settentrione e quasi sconosciute dove più avrebbero dovuto servire. Così ancora per la promiscuità dei diritti sul suolo e sul sottosuolo, che inceppano lo svolgimento della pubblica e della privata economia; tutto un ammasso amorfo di leggi che non raggiungono l'intento, come stessero da sè e per sè, con definizioni senza sanzioni, con proclamazione di principii senza applicazione, con mètte designate senza coordinamento di mezzi per raggiungerle.

E malgrado ciò una ricchezza di energie individuali, splendori di intelligenza, miracoli

di attività e di risultati singoli; una longanimità per indole che pare matura filosofia di vita pubblica. Ma tutto ciò è pure sciupio di forze nazionali, trascuranza di funzioni di Stato, mancanza collettiva di dovere verso il paese.

E' necessario e urgente che ciò finisca; che la legislazione abbia un contenuto di valore in azione; che il tempo perduto sia riacquistato con atti di cosciente volontà e di energica decisione.

II.

Ho già designato il governo delle acque tra i compiti fondamentali dello Stato per il Mezzogiorno nel « dopo-guerra »: e vi insisto.

Il governo delle acque non tocca soltanto il problema idraulico: vi sono strettamente connessi il problema igienico e il problema economico. Non si può presumere di risolverne uno senza riguardo agli altri.

Quando anche ciò non fosse, quando pure il problema idraulico potesse essere astrattamente considerato quale per se stante, esso sarebbe già per propria essenza di una complessività formidabile in un paese quale il Mezzogiorno d'Italia, diviso per tutta la sua lunghezza dall'Appennino che ne forma la spina dorsale, con ripide pendici laterali e

ristretti piani sottostanti tra i monti e le marine. Donde molteplicità di bacini imbriferi, corsi di acqua precipitosi alle origini, con poca espansione normale in basso, per la brevità degli alvei e per l'ingombro di materiali di alluvione; con terreni laterali sovente franosi e sottosuolo in prevalenza calcareo, facile ad ogni sorpresa. Donde ancora piene torrentizie e difficoltà di sfocio per la resistenza dei marosi sulle spiagge tirrene ed adriatiche. Gli stessi fiumi di più lungo corso che arrivano al Ionio, dilagano essi in periodo di piena per oltre i 1200 metri di larghezza sugli altipiani come l'Agri, o impantanano qua e là lateralmente come il Basento, o ad un tratto scompaiano, prima di giungere al mare, tra le ghiaie rovinosamente trasportate come il Bradano, non presentano per una razionale ed efficace sistemazione minori difficoltà tecniche del breve e insidioso corso del Cervaro e del Carapelle che mantengono le paludi Sipontine.

Per ciò è detto formidabile il problema idraulico del Mezzogiorno, ancorchè non si volesse tenere conto dei suoi rapporti diretti, immediati, col problema igienico e col problema economico. Ma non sarebbe possibile astrarre dal legame che essi hanno nella stessa indole loro, coll'uno e coll'altro, legame reso più stretto e fatale dalle vicissitudini e dalle incurie secolari.

Ricordiamole di volo. La natura aveva

fatti all'Italia meridionale tutti i doni delle terre privilegiate. Le antiche civiltà li avevano svolti con una grandiosità che ne ha eternata la fama. Dello splendore della Magna Grecia e di Roma ancora ammiriamo le vestigia; ma qui principalmente evochiamo i ricordi di Roma, cultrice sapiente della idraulica e della agricoltura, che alla ricchezza di quelle plaghe aveva dato mirabile sviluppo. I barbari distrussero la organizzazione romana; i Saraceni costrinsero le popolazioni a rifugiarsi sui cucuzzoli dei monti; le opere idrauliche andarono perdute; l'agricoltura progredita scomparve col feudalismo; la malaria si stabilì sulle spiagge e penetrò nell'interno risalendo i corsi delle acque disalvate. Nè Svevi, nè Angioini, nè Borboni si preoccuparono di ciò. Il rapido prospetto storico conduce per sommi capi a stabilire che nessuna generazione vivente o da poco scomparsa poteva essere ritenuta responsabile dello stato di fatto trovato al momento della costituzione della Unità nazionale: che non può la generazione presente essere chiamata a riparare con azione e sostanze proprie a malanni prodotti e accumulati attraverso i secoli.

La sistemazione idraulica del Mezzogiorno non può essere regolata dalla legislazione stessa delle regioni dei fiumi arginati e dei consorzi idraulici tradizionali: essa è compito primario dello Stato, ed è tempo di

riconoscerlo, di proclamarlo e di provvedervi.

Grandi benemerenze, senza alcun dubbio, hanno acquistate verso le popolazioni delle valli e delle spiagge del Mezzogiorno gli igienisti e la Direzione generale della sanità pubblica, colle moderne loro direttive e colle pratiche profilattiche largamente applicate. Ma la larga e benefica distribuzione del chinino, se preserva o guarisce dalla infezione gli individui curati, non distrugge la causa operante, che è la malaria. La vera profilassi contro l'infezione dominante sta nel sopprimerne la causa, mediante il governo delle acque.

Per questa stretta connessione il problema idraulico si lega al problema igienico e al problema economico, perchè indipendentemente dalla diretta utilizzazione industriale od agricola dell'acqua, la condizione igienica di una popolazione riverbera sulla produzione locale, poichè la salute significa forza; e qualunque produzione sta in relazione colla vigoria fisica della popolazione.

Or bene: dopo avere molto e troppo a lungo trascurato il grande primario interesse per il Mezzogiorno del governo delle acque, ora si corre pericolo di fraintenderlo. In oggi domina per la sua novità l'idea che la risoluzione del grande problema possa essere data dalla creazione dei serbatoi montani.

Non soffermiamoci troppo sulla confusione nella quale molti cadono tra *sistemazione dei bacini montani e costruzione dei serbatoi*. La sistemazione del bacino idrico montano, ossia di tutta la superficie che per pendenze, per sorgive e per scoli di piovane dà l'origine e il primo alimento ad un corso di acqua, sia perenne o intermittente, fluviale o torrentizio, è indispensabile al buon regime di quel corso, ne regola il primo deflusso, ne trattiene i primi impeti, difende le pendici dalle frane e i piani sottostanti dalle deiezioni dei materiali travolti e dalle piene. La sistemazione del bacino montano è pertanto il primo atto del governo delle acque.

Il serbatoio montano è invece la *raccolta mediante apposita costruzione* dell'acqua di sorgente o di piena, per una artificiale utilizzazione, quale non si potrebbe conseguire dal libero deflusso dell'acqua.

Difficilmente, per altro, si possono associare l'utilizzazione agricola e la industriale; perchè l'agricola occorre soltanto a determinati periodi dell'anno, subordinatamente all'andamento delle stagioni: la industriale richiede la continuità. Solamente per eccezione la raccolta dell'acqua potrebbe giungere ad un volume tale da essere sufficiente alle due erogazioni, ma a condizione di un tale aumento di opere e di costo da escludere la convenienza economica per l'agricoltura.

Il serbatoio montano è adunque ottimo mezzo di utilizzazione industriale dell'acqua; l'ideale per l'industria della produzione dell'energia idro-elettrica.

Basta dissipare la confusione che si propaga nel linguaggio comune per chiarire che la creazione dei serbatoi a monte non possa provvedere che per rare eccezioni al regime delle acque, che è il fondamento dell'agricoltura e della igiene pubblica nel Mezzogiorno.

Vero è che la Commissione Reale per il Mezzogiorno ha progettato pure la creazione di qualche serbatoio — tre se non erro — di raccolta di acqua fluviale per uso di irrigazione. La proposta meriterà l'esame dei competenti nell'arte delle costruzioni e in agricoltura, per determinare se questa, ad esempio, potrebbe sostenere la spesa di una raccolta di acqua dal Fortore sulla base di 1000 lire per ettaro, per una distribuzione di mezzo litro di acqua per ettaro al minuto secondo. E' una questione puramente economica che non è qui il luogo di analizzare. Qui, ai fini di questo scritto, importa invece affermare ancora una volta che il regime idraulico delle provincie meridionali non può essere che per rare eccezioni e in qualche punto soltanto modificato dalla creazione di serbatoi di raccolta, anche a prescindere dalle difficoltà del sottosuolo prevalentemente calcareo. Qui importa precisare che un serbatoio di raccolta a monte, quali che sieno la sua fina-

lità e la sua capacità, non equivale economicamente ed igienicamente alla sistemazione idraulica mediante regolare inalveazione di tutto un corso d'acqua, torrente o fiume che sia; che in nessuna plaga, sotto le Alpi o sotto l'Appennino, un serbatoio a monte esercita influenza sugli affluenti che a quel fiume o a quel torrente portano il contributo, sovente violentissimo, delle loro piene, contributo del quale si tiene calcolo in ogni sistema di savie arginature; che ai germi della malaria è indifferente che il pantano sia prodotto dal dilagare del corso principale, o dall'irrompere degli affluenti, o dalla mancanza di sfocio. Che ad ogni modo i serbatoi montani nel Mezzogiorno non sorgeranno che a grandi distanze, dove sia possibile un salto che paghi le spese: che essi pertanto non eserciteranno, allo stato attuale della tecnica, alcuna influenza sul regime delle acque, sulla igiene pubblica, sulla irrigazione. I serbatoi della Sila, dei quali ci compiacciamo, e che speriamo tutti divengano presto i massimi produttori di energia elettrica nel Mezzogiorno, non bastano a giustificare che il bacino del Crati, per fertilità di suolo il più ricco del versante ionico, che fu già il giardino della Magna Grecia, rimanga il più infetto per mancanza di scoli e conseguente malaria.

Il governo delle acque è compito che lo Stato italiano deve assolvere nelle provincie

meridionali come il prevalente su quanti gli spettano. La legge attuale non dà modo di adempiere adeguatamente a tale dovere; la legge apposita deve essere emanata in tempo per intraprenderne l'applicazione nell'immediato dopo-guerra.

III.

Al problema fondamentale e comprensivo del governo delle acque si collega il tema particolare delle bonifiche, che significa rendizione delle terre dalla palude e dall'acquitrinio e liberazione dalla malaria.

Ma per quanto la materia delle bonifiche possa sembrare parte inclusa e complementare del problema idraulico essa ha caratteri propri e specifiche esigenze tecniche ed economiche, che la rendono più complessa e di più difficile esecuzione della sistemazione dei corsi delle acque.

Intanto basti considerare che l'eccesso di umidità, che crea la necessità di opere di bonifica non dipende da straripamenti nè da infiltrazioni di un corso di acqua che lambisca i margini o attraversi la plaga da bonificare. Basterebbe, se così fosse, al risanamento del terreno la arginatura di quel corso d'acqua, o la modificazione del suo alveo per aumentarne la capacità o la efficienza dello sfocio. La necessità per se stante

delle opere di bonificazione, che si estende sovente per molti chilometri quadrati, nasce ordinariamente dalla giacitura dei terreni, dalla loro formazione geologica, dai dislivelli interni, da sorgive o da circolazioni sotterranee, dalla impossibilità di dare sfogo alle acque friatiche altrimenti che per lunghi canali autonomi o per sollevamento mediante impianti idrovori. E tutto ciò come premessa indispensabile alla sistemazione della superficie per rendere i terreni atti alla coltivazione. E' tutta una tecnica speciale, la cui applicazione assorbe tempo non breve e immobilizza a lunga scadenza capitali importanti, qualunque sia il sistema adottato. Chi conosca la storia e le vicende delle bonifiche italiane, dalla Burana alle Ferraresi, dalla Reggiana a quella del Reno, dalle Valli Veronesi al Bacchiglione, dalle Grossetane alle Paludi Pontine informi in ordine al tempo, ai capitali impiegati, alle difficoltà incontrate.

Certamente occorre eseguire le bonifiche anche nel Mezzogiorno, e su vasta scala. E' dovere di Stato verso quelle popolazioni: è interesse economico per tutto il Paese. E' necessario affermarlo altamente e predisporre alla esecuzione, incominciando dalla formazione dei progetti tecnici, che non esistono, e dalle modificazioni indispensabili della legge organica. Giacchè non sarebbe ragionevole persistere in un sistema legislativo che in quelle provincie ha dato risultati completa-

mente negativi per oltre un trentennio e continuerebbe nella stessa inefficacia se non fosse radicalmente mutato nelle sue basi fondamentali, tecniche e giuridiche.

Ma l'incalzare degli avvenimenti impone un ordine di progressione metodica delle provvidenze economiche in relazione alle necessità del momento. E tra tutte appare a prima vista preminente, in ordine al tempo e alla possibilità pratica di utili effetti, la risoluzione del problema stradale.

La intensificazione della produzione, la moltiplicazione degli scambi, la buona distribuzione delle popolazioni nei territori di vaste regioni dipendono essenzialmente dalla facilità delle comunicazioni. Queste nelle provincie del Mezzogiorno d'Italia, isole comprese, sono assolutamente deficienti.

In questo ramo di pubblico servizio sono stati fatti, è vero, notevoli passi in confronto a ciò che esisteva all'epoca della unificazione nazionale. Ma conviene rammentare che allora non esisteva nulla o quasi. I Borboni avevano decisa avversione alle comunicazioni da luogo a luogo; essi sapevano che prime a passare per ogni strada che si apra, sono le idee nuove. Un regime quale il borbonico che si reggeva sull'inerzia e sull'isolamento delle popolazioni doveva tenere in sospetto la viabilità pubblica.

Lo Stato italiano rispetto alle comunicazioni stradali del Mezzogiorno, malgrado la

unificazione amministrativa seguì una linea di condotta più larga che non in altri campi. La evidente necessità si imponeva. Dopo della legge organica del 20 marzo 1865 altre disposizioni legislative furono emanate con carattere generale o con carattere particolare per migliorare in ispecie la viabilità delle provincie meridionali. Nel 1868, proponente il benemerito De Vincenzi, fu fatta la legge per le strade comunali obbligatorie, della cui applicazione non è il caso qui di discutere, la quale tolse dall'isolamento molti comuni. Poi per riconosciuta insufficienza della legge del 1865 a provvedere alla viabilità provinciale, fu per gradi successivi autorizzata la costruzione di parecchie strade provinciali dette *di serie*, con larghi contributi dello Stato. Con altre disposizioni furono rese obbligatorie le strade di accesso alle stazioni ferroviarie; e aiuti di notevole importanza furono iscritti nelle leggi speciali per la Basilicata e per le Calabrie.

Malgrado siffatto complesso di leggi, la viabilità nel Mezzogiorno d'Italia non corrisponde ancora nè ai propositi governativi, nè ai bisogni attuali delle popolazioni, nè alle condizioni indispensabili per lo svolgimento razionale e necessario della economia pubblica. Giacchè non basta aprire una strada verso il comune capoluogo del mandamento per dare a ciascun comune la comunicazione con tutti gli altri comuni del mandamento;

come non basta in regioni nelle quali le distanze tra Comune e Comune sono sovente intorno ai 20 o più chilometri una strada intercomunale a dare valore economico ai vastissimi territori comunali. Occorre la rete stradale in tutte le direzioni affinchè la vita locale si intensifichi; affinchè il vasto territorio agricolo dia il frutto corrispondente alla sua potenzialità è indispensabile che vi penetri la ruota; il latifondo non si trasforma con la quotizzazione ma colla viabilità che lo rende penetrabile, lo spezza e lo vivifica.

Tutto ciò è fuori dei criteri normali prevalsi e mantenuti nel nostro orientamento politico interno e quindi nella nostra legislazione. Se avessimo fino dall'inizio compreso che altra cosa era l'unità politica e altra l'unità amministrativa assai probabilmente non dipenderemmo più dai mercati esteri per l'approvvigionamento del grano, o quanto meno le fertili terre del Mezzogiorno non frutterebbero tanto meno, per unità culturale, di quanto fruttano in cereali le terre del Settentrione.

E' venuto il momento di rinnovare noi stessi, col sostituire ai vecchi che hanno fallito, nuovi criteri direttivi. Tra i compiti principali d'Italia per l'immediato dopoguerra, poniamo quello della risoluzione rapida, completa, del problema stradale, senza preconcepita classificazione, senza preoccupazione di sistemi precedenti, nè di distribu-

zione teorica di funzioni, nè di tradizionali indirizzi, nè di uniformità di trattamenti che troppo sovente si risolvono in disparità di benefici. La prosperità economica del Mezzogiorno è un interesse nazionale di primissimo ordine.

Noi possiamo felicitarci del progresso, che principalmente nelle industrie e nei commerci l'Italia Meridionale ha compiuto e di anno in anno accresce, più per virtù di energie individuali, che non per istituti nè per organizzazione statale. Ma quei progressi se dimostrano di quanto sarebbero capaci le popolazioni non dispensano lo Stato da quella azione direttiva o integratrice che ad esso spetta per rinnovare o modificare le condizioni di ambiente e di territorialità che i singoli non possono neppure intraprendere, che gli enti locali non bastano a compiere con le proprie forze.

La produzione agricola e la razionale distribuzione della popolazione, che ne è il primo fattore, non possono conseguirsi senza adeguata viabilità.

Il momento per intraprendere la grande opera è quanto mai opportuno: lo Stato ha in mano il mezzo per attuarla: gli basta volerlo e disporlo. Per ogni altro compito occorrerebbe una maggiore preparazione: per tracciare strade ordinarie ed eseguirle rapidamente, lo Stato all'infuori delle ordinarie organizzazioni, ha a propria disposi-

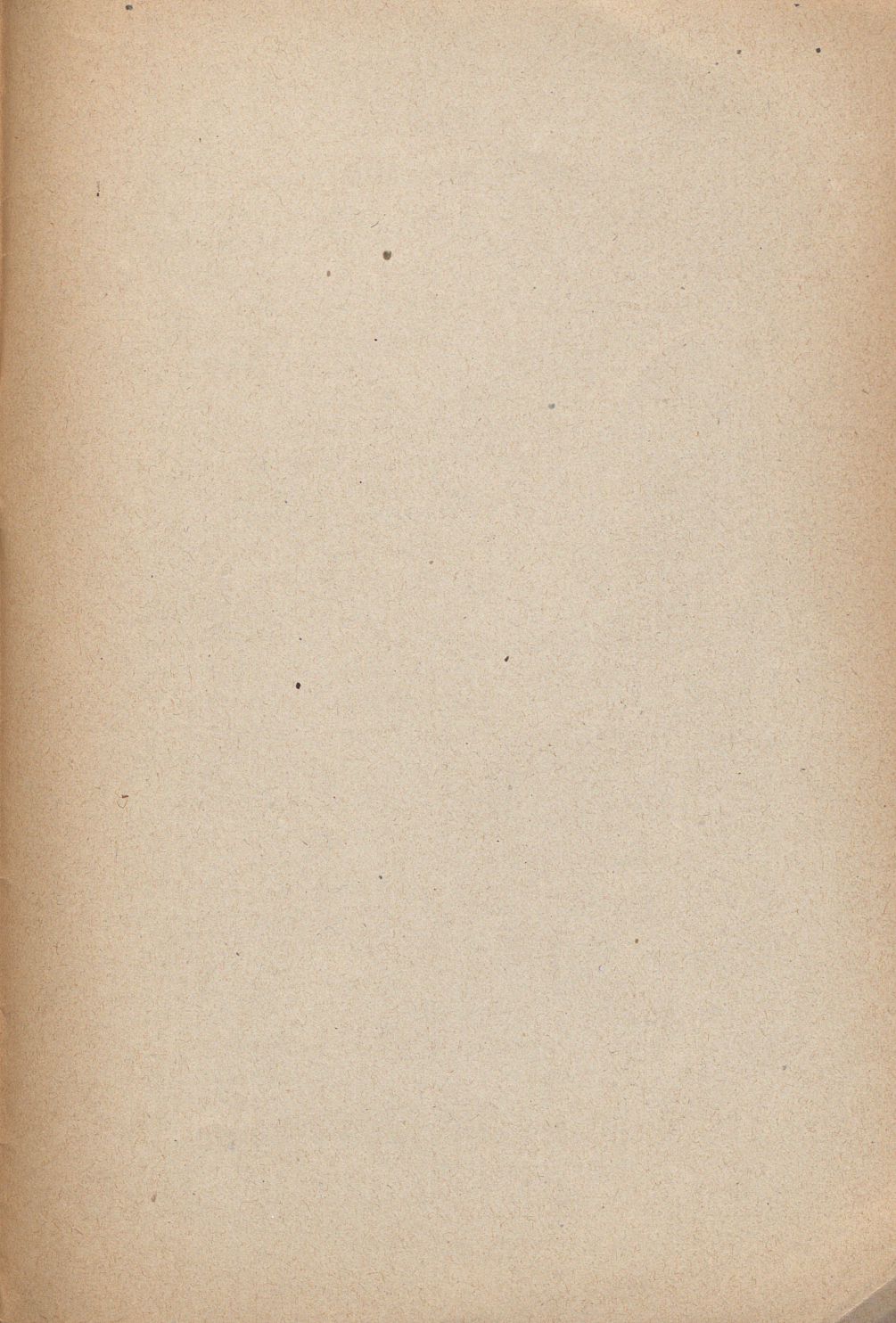
zione il Genio militare, che sui monti, come lungo le valli e attraverso i piani frastagliati da corsi di acqua, da argini, da impedimenti di ogni specie, ha costruito per quattro anni in Italia, in Albania e dovunque strade meravigliose per numero e per solidità, che hanno suscitato l'ammirazione dei nazionali e degli stranieri. A tanta tecnica abilità e a tanta felice organizzazione sperimentatissima sia affidato il rapido compimento della rete stradale nel Mezzogiorno d'Italia e delle Isole, con che sarà pure assorbita per parecchio tempo la massa di lavoratori che non potrebbe con altrettanta prontezza trovare impiego dopo la smobilitazione. Con la nuova opera il Genio Militare dopo avere tanto contribuito alla gloria della guerra, sarà il primo benemerito della fortuna economica del Mezzogiorno.

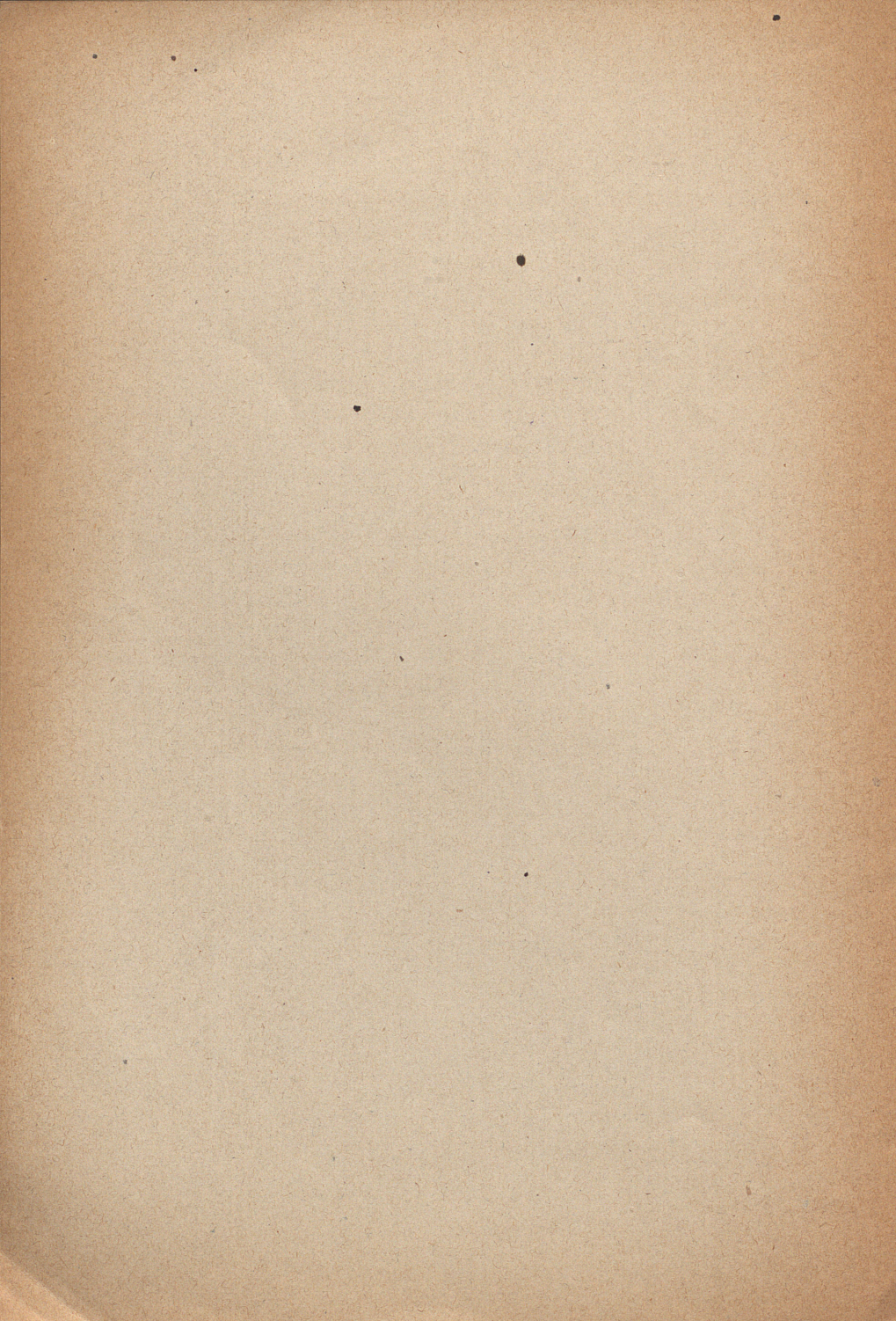
Era nei propositi un più largo e più completo esame delle condizioni del Mezzogiorno e dei mezzi atti ad affrettare lo svolgimento delle sue grandi risorse naturali.

L'ora che volge rapida e imperiosa ci costringe alla sola indicazione dei primi passi, alle applicazioni fondamentali. Tra queste campeggiano su tutte le altre la sistemazione dei corsi delle acque pubbliche e la costruzione delle strade ordinarie. Verrà il tempo, che auguriamo non lontano, che su quelle strade poseremo le rotaie

delle tramvie, per mettere in valore tutto il patrimonio stradale facendo scomparire le soverchie distanze esistenti fra i centri abitati, grandi e piccoli, promuovendo gli scambi, moltiplicando gli interessi. L'esempio del Belgio insegna colla facile sua organizzazione delle sue ferrovie vicinali quale possente fattore della economia generale sia la facilità delle comunicazioni fra tutti i centri di popolazione grandi e piccoli.

Ma in attesa che l'aumento della produzione idro-elettrica faciliti il secondo passo, poniamo in essere la prima condizione dell'invocato progresso, colla sistemazione idraulica e colla formazione della completa rete stradale, due grandiosi compiti che nel momento attuale offrono l'occasione ad un grande assorbimento di mano d'opera.





Altre pubblicazioni de "IL CORRIERE ECONOMICO",

N. 1. — Prof. ROBERTO MURRAY, *La necessità di una grande banca per il funzionamento dei lavori pubblici*. . . . L. 1

N. 2. — Prof. CESARE BACHI, *Le società italiane per azioni nel triennio 1914-16* » 3

Dirigere richieste e vaglia all'Amministrazione
de *Il Corriere Economico*, Piazza Sallustio 9, Roma.