



PROVINCIA DI SALERNO

A

S. E. Benito Mussolini

CAPO DEL GOVERNO E DUCE DEL FASCISMO

PER LE OPERE PUBBLICHE

INDIFFERIBILI ED URGENTI

ED ALTRE PROVVIDENZE D'INDOLE ECONOMICO - SOCIALE

SALERNO

Prem. Tip. Ditta Antonio Volpe & Figli

1927 - Anno VI.

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
SALERNO

BIBLIOTECA

XV

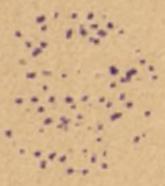
1

A

Misc. 302

V
e
Mise
2
15

87515
XV
4
A
Misc 302





PER LE OPERE PUBBLICATE

REGISTRATO



Aut. 107505 L.M.

PROVINCIA DI SALERNO

A



S. E. Benito Mussolini

CAPO DEL GOVERNO E DUCE DEL FASCISMO

PER LE OPERE PUBBLICHE

INDIFFERIBILI ED URGENTI

ED ALTRE PROVVIDENZE D'INDOLE ECONOMICO-SOCIALE

SALERNO

Prem. Tip. Ditta Antonio Volpe & Figli

1927 - Anno VI.

A S. E. Benito Mussolini

Capo del Governo e Duce del Fascismo

R O M A

PER L' ENTE PROVINCIA

La Provincia di Salerno ha una superficie di km.² 4943,77 ed una popolazione di 617,909 abitanti: sono compresi nel suo territorio 159 Comuni; si estende lungo il Mare Tirreno fra la Provincia di Napoli e quella di Potenza.

La parte superiore, a nord, fino al capoluogo, costituente l'ex primo Circondario, con una popolazione più densa rispetto alle altre zone, sistemata, dal punto di vista agricolo, a coltura intensiva, fiorente di varie attività industriali (la maggior parte in via di sistemazione e di sviluppo) somiglia, sotto il profilo etnico, commerciale, produttivo e geografico, alla Provincia di Napoli. La parte inferiore, a sud di Salerno, corrispondente agli ex Circondari di Campagna, Sala Consilina e Vallo Lucano, costituita da zone montuose forestali e da pianure mantenute in gran parte a pascoli naturali, coltivata prevalentemente a regime estensivo, con scarsa popolazione, suddivisa in piccoli centri urbani, priva affatto di attività a carattere industriale, presenta numerosi e profondi punti di contatto con le Province di Basilicata, dalle quali si va ora differenziando per lo sviluppo ad esse derivato in tutti i campi, specie in quello delle opere pubbliche, dalle particolari provvidenze, disposte in loro favore dal Governo Nazionale e largamente applicate dagli organi esecutivi.

Per le su esposte ragioni, fin da quando si delinearono i primi tentativi da parte dei passati Governi di risolvere il problema del Mezzogiorno, l'Amministrazione Provinciale richiese, con insistenza,

che il Salernitano, almeno limitatamente alla parte confinante con la regione Lucana, beneficiasse delle disposizioni emanate o da emanarsi a favore della Basilicata; e, promulgata la legge 31 marzo 1904 n.° 140 e poi quella per la Calabria, 25 giugno 1906 n.° 255, invocò per sè provvedimenti analoghi, documentando la richiesta con una particolareggiata e completa relazione.

Ma non riuscì neanche ad ottenere che fosse preso in considerazione il grave problema, pur essendo ad esso legati interessi altissimi di carattere regionale e nazionale, specie sotto il profilo della igiene e della pubblica economia.

Nè i rappresentanti degli interessi industriali e commerciali mancarono di sottoporre alla considerazione del Governo la necessità di speciali provvidenze, a tutela ed incremento delle non poche iniziative sorte nel campo dell'industria e del traffico nella regione Salernitana; e, pubblicatasi la legge per Napoli 8 luglio 1904 n.° 351, fu reclamata a gran voce l'estensione di essa alla Provincia di Salerno, alle cui industrie derivò da quelle disposizioni una situazione di inferiorità, che permane tuttora, e contro cui si infrangono gli sforzi di ogni nuova iniziativa.

Fu invero emanata la legge 15 luglio 1906 n.° 383, che concesse al Mezzogiorno ed alle isole solo alcune fra le importanti agevolazioni fiscali adottate per Napoli; ma tale provvedimento non escluse la sperequazione, che fu più sensibile e più dannosa nella Provincia di Salerno, da dove molti impianti, anche secolari, si trasferirono nella limitrofa provincia di Napoli.

Attualmente il problema si presenta per la Provincia di Salerno più interessante, perchè, essendo stato prorogato fino al 1931 il periodo di godimento dei benefici concessi dalla legge 8 luglio 1904 alla Provincia di Napoli, è necessario che siano, fino alla stessa data, prorogati alle altre Provincie del Mezzogiorno i benefici della legge 15 luglio 1906 n.° 383.

Ora che il Governo Nazionale ha voluto e saputo affrontare il problema del Mezzogiorno, avviando queste popolazioni verso una nuova vita di rigenerazione e di ricostruzione, dando a Napoli ed

alla sua Provincia sempre nuove e maggiori possibilità di sviluppo e approfondendo nella Basilicata e nella Calabria tesori di attività e di mezzi, la Provincia di Salerno, per il tramite del suo Capo, sorretta dalla volontà e dall'amore delle Gerarchie del Partito, si rivolge fiduciosa al Capo del Governo, invocando provvedimenti adeguati alla importanza dei problemi rimasti insoluti ed in particolar modo alla potenzialità produttiva della regione. Bonifiche, ferrovie, porto, acquedotti, cimiteri, strade, scuole, sistemazione di frane ed in genere mezzi di vita e di sviluppo, proporzionati alla intensità del movimento di progresso e di ascesa che pervade tutta la vita Nazionale, da crearsi a quasi tutti i Comuni della Provincia, ove ogni attività ed ogni intrapresa sono costrette e soffocate dalle condizioni di ambiente e da una serie infinita di difficoltà, che nè l'iniziativa personale, nè quella locale possono superare.

La Provincia di Salerno confida nell'amore e nella sapienza del Capo del Governo, per vedere impostato, con serietà di propositi, il problema della sua rinascita, e intanto sottopone alla Sua particolare considerazione una parte del problema stesso, la più saliente dal punto di vista igienico, che reclama una soluzione radicale e immediata; la parte cioè relativa all'approvvigionamento idrico dei Comuni della Provincia, che non hanno e non potranno mai avere i mezzi finanziari sufficienti per provvedere a così importante servizio.

Già il Governo Nazionale si è particolarmente interessato della grave questione, come lo dimostrano il R. D. 30 dicembre 1923 n.° 3132, il R. D. 30 giugno 1925 e la legge 18 ottobre 1927 n.° 2058, contenente disposizioni relative alle opere necessarie per l'alimentazione idrica di alcuni Comuni del Lazio. Un provvedimento del genere si chiede per la Provincia di Salerno, nella quale esistono Comuni che, per le loro condizioni finanziarie e per la distanza da essi di sorgenti idonee per qualità e quantità, non potranno mai abbandonare gli attuali sistemi di approvvigionamento idrico, che rappresentano un continuo e grave pericolo per la pubblica salute.

Un'accurata indagine da parte degli organi competenti potrebbe stabilire in brevissimo tempo quali Comuni si trovino nelle suindicate

condizioni e mettere in grado il Governo di provvedere, coi mezzi più adeguati, alla risoluzione del problema che altrimenti resterà per sempre insoluto.

Intanto, mentre si attende con fiducia la parola del Capo del Governo sulle proposte provvidenze particolari, di carattere legislativo, si ha l'onore di richiamare la Sua benevola attenzione su alcuni problemi che potrebbero essere risolti alla stregua delle leggi in vigore, sol che fossero apprestati i mezzi necessari, ai quali gli Enti e le organizzazioni locali, con le loro risorse, non possono provvedere.

1.º

Bonifiche.

Il territorio della Provincia di Salerno offre all'osservazione un alternarsi continuo di monti e di avvallamenti, questi ultimi solcati da fiumi e da numerosi torrenti. Nei tempi trascorsi, quasi tutta la zona montana era ricoperta di foreste che andarono, man mano, diminuendo, specie nei Circondari di Sala e di Vallo Lucano, a causa del disboscamento, accentuatosi al principio del secolo XIX per promuovere la coltivazione del cotone, dei cereali e delle biade nelle pianure, e le coltivazioni erbacee e della vite nelle colline.

Così furono distrutte foreste secolari e furono dissodate le pendici dei monti, particolarmente nel territorio di Sala Consilina.

Così pure fu determinato un disordine idraulico che ha come risultato, lungo il corso dei numerosi fiumi e torrenti che percorrono la Provincia, in numero di 229, occupanti col loro letto 6500 ettari di terreno, continui ristagni, più frequenti nelle valli ed alle foci, franamenti, corrosioni, irregolarità e variabilità di percorso per evitare i quali, nell'interesse dell'igiene e dell'agricoltura, è necessario l'intervento amorevole, premuroso, del Governo Nazionale.

Per i motivi sopra cennati, primo fra tutti il disboscamento, il problema della bonifica nella Provincia di Salerno si presenta quasi sempre sotto un triplice aspetto e cioè: idraulico, agrario e montano.

Interessa una estensione di circa 35 mila ettari di terreno.

Due iniziative sono in atto per la esecuzione dell'importante opera che darà la salute e la vita ad una zona vastissima, estendentesi lungo il mare da Salerno ad Agropoli: l'impresa Farina-Valsecchi, che ha domandato la concessione dei lavori da eseguirsi sulla riva destra; un Consorzio di proprietari, che ha chiesto di eseguire quelli della riva sinistra.

Sembra che non debba essere lontano il Decreto di concessione all'impresa Farina-Valsecchi per un primo gruppo di lavori, essendosi già apprestati gli atti necessari per sottoporli alla decisione di S. E. il Ministro dei LL. PP.; ma non è escluso che difficoltà di carattere finanziario possano determinare ulteriori ritardi, e che nuove discussioni e contrasti si determinino tra l'impresa e il Consorzio: si fa piena assegnamento sulla volontà e sui propositi del Governo, perchè, rimosso ogni ostacolo, tenendosi di mira esclusivamente l'interesse regionale e nazionale, collegato agli importanti lavori, essi siano al più presto iniziati, con impiego di fondi tali che assicurino il continuo e rapido loro incremento.

Interessa una estensione di 1200 ettari di terreno, nel Circondario di Sala Consilina.

Le opere di bonifica finora eseguite riguardano soltanto la bonifica idraulica e quella sanitaria; occorre provvedere alla sistemazione della zona nell'interesse dell'agricoltura. Recentemente i proprietari, costituiti in Consorzio, animati dal fermo proposito di rendere maggiormente produttiva la pianura e le zone montane circostanti, hanno fatto studiare un progetto che sarà quanto prima sottoposto all'approvazione degli organi competenti.

S. E. il Ministro dei LL. PP., che quella zona volle visitare e conoscere, ha fiancheggiato con particolare interessamento l'azione del Consorzio: si chiede con fiducia al Capo del Governo che siano apprestati i mezzi necessari per l'esecuzione della grande opera.

Interessa una estensione di 3500 ettari di terreno.

Essendo già stata vinta la malaria, occorrerebbe proporsi un programma principalmente agrario, completando la regimentazione delle acque alte e basse ed eseguendo la sistemazione dei bacini montani.

L'Ufficio del Genio Civile ha pressochè completati gli studi

a) Bonifica del Sele.

b) Bonifica del Vallo di Diano.

c) Bonifica dello Alento.



per la costruzione di una strada destinata a congiungere le sponde del fiume e per alcuni lavori di arginatura, ma finora non sono stati messi a disposizione i fondi necessari.

d) Bonifica di Agropoli.

Interessa una estensione di circa 120 ettari di terreno.

Esiste già presso l'Ufficio del Genio Civile un progetto di massima, approvato per la sistemazione della zona, ma nulla lascia prevedere che possa avere subito inizio la sua esecuzione.

e) Bonifica dell'Agro Nocerino, di Policastro e del Sarnese.

Quantunque dichiarate ultimate, esse richiedono altri lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, alcuni dei quali potrebbero essere di immediata esecuzione, anche per alleviare la disoccupazione operaia, che è più accentuata nei Comuni del Nocerino, dove, man mano che si chiudono, con l'inoltrarsi dell'inverno, gli stabilimenti di conserve alimentari, le maestranze restano inoperose.

2.º

Porto di Salerno.

Fu costruito dal Re Manfredi nel 1260, come si desumeva da una lapide, ora murata, a tergo dell'altare della Cappella delle Crociate.

Con la venuta degli Angioini, Salerno perdette ogni importanza politica ed il suo porto fu impoverito ed abbandonato agli interrimenti, causati dalle correnti litoranee e di levante. Solo verso la fine del Regno Borbonico fu costruito un antemurale, a cui in seguito, nel 1885, lo Stato Italiano fece eseguire alcune opere di completamento.

E' notorio che il porto, così come è ora, non risponde alle esigenze del traffico, per cui gran parte delle Provincie del Mezzogiorno, che potrebbero servirsene con economia di trasporti ferroviari (Salerno, Avellino, Benevento, Potenza e buona parte della Calabria), sono costrette a far capo ai porti di Napoli, Torre Annunziata e Castellammare di Stabia per l'esportazione dei prodotti locali e per la importazione delle materie prime.

Agli errori del passato ed alla inferiorità attuale è possibile rimediare con spesa relativamente lieve in confronto ai vantaggi che se ne trarrebbero.

Le correnti marine del Golfo di Salerno vanno, per ragioni

di ubicazione del Golfo medesimo, da sud est a sud ovest, girando verso nord est, e poichè il porto ha la sua entrata a levante, l'interrimento è inevitabile. Perciò è stato sempre necessario il dragaggio e, quante volte si è tentato di sospenderlo, il porto si è reso pressochè inaccessibile anche a navi di medio cabotaggio: la spesa attuale per la manutenzione del porto ascende a cifre elevate.

A causa del detto fenomeno delle correnti e per la ristrettezza dell'entrata, allorchè il mare è burrascoso, le navi obbligate a raggiungere il porto, rischiano di naufragare, perchè o non riescono ad entrare o sono dalle onde e dal vento spinte sulla spiaggia.

Attualmente le navi di portata superiore alle 4000 tonnellate sono costrette a fermarsi al largo, scaricare parte della merce e poi entrare in porto a metà carico per completare le operazioni.

Se si vuole dare un impulso decisivo al movimento commerciale della città di Salerno e della Provincia è necessario risolvere il problema portuale, su cui, da anni ed anni, si discute, senza che se ne sia finora iniziata la soluzione.

La Commissione per i porti aveva deciso la costruzione a levante di un molo frangiflutti, della lunghezza di m. 1250, ma l'esecuzione dell'opera si è arrestata a 150 metri e i fondi sono stati distratti per altre esigenze di bilancio.

Esiste già il progetto per il piano regolatore completo del porto di Salerno, dovuto all'alta competenza dell'ing. Lo Gatto, relatore nella Commissione per gli studi per il miglioramento e l'ampliamento dei porti: occorrerebbe ora risolvere a mezzo dell'Ufficio del Genio Civile, che è a conoscenza di tutte le questioni inerenti alla sistemazione portuale, alcuni problemi relativi alle modifiche da apportarsi al detto progetto e finanziare gradualmente le opere necessarie col concorso del Ministero delle Comunicazioni per la parte relativa alla sistemazione ed organizzazione dei servizi ferroviari.

Il Porto di Salerno, reso più rispondente agli scopi per cui fu edificato, mentre apporterebbe un impulso decisivo al movimento commerciale della città e della Provincia, sarebbe destinato a servire più celermente e più economicamente di come avviene ora le Province vicine di Avellino, Benevento, Potenza, Matera, Cosenza attraverso le importanti linee ferroviarie che confluiscono in questo

Capoluogo da Benevento, da Avellino, da Potenza, da Lagonegro, da Reggio Calabria.

Frattanto, in attesa della soluzione completa del grande e secolare problema, è stata prospettata al Provveditorato per le Opere Pubbliche della Campania la opportunità di eseguire alcuni lavori di carattere urgente che non pregiudicano in nulla l'attuazione del progettato piano regolatore e precisamente:

a) rafforzamento della difesa in massetti artificiali della testata del molo, come da progetto già pronto, dell'ammontare di L. 165 mila;

b) completamento della scogliera di difesa del vecchio anemurale e del molo foraneo, come da progetto studiato, dell'ammontare di L. 325 mila;

c) banchinamento del molo di ponente per una lunghezza di m. 200, compresi i raccordi ferroviari, per cui occorrerebbe procedere subito allo studio del progetto che si presume possa ammontare a 3 milioni circa;

d) prolungamento della scogliera di fronte ai Magazzini Generali, per la quale occorre anche studiare il progetto che non supererà le L. 200 mila.

Si invoca dal Governo Nazionale la esecuzione immediata di tali lavori per fronteggiare la disoccupazione nel Capoluogo e per assicurare al porto lo sviluppo necessario, onde renderlo produttivo e adeguato ai bisogni della città.

Si richiama infine la benevola attenzione del Capo del Governo su di un voto formulato da tempo dai rappresentanti gli interessi commerciali e industriali del Capoluogo e non ancora esaudito, cioè sulla opportunità di indicare il porto di Salerno come scalo obbligatorio per almeno una delle linee marittime sovvenzionate dallo Stato.

3.°

Movimento Turistico - Monumenti.

Per un'adeguata valorizzazione turistica della Provincia di Salerno occorre tener presente, oltre le bellezze naturali di cui è, sopra ogni altra, dotata, i grandi tesori di arte antica che essa racchiude e che, fino ad oggi, per difetto di mezzi, sono stati ta-

gliati fuori dalle grandi correnti del movimento turistico nazionale ed internazionale.

L'Amministrazione Provinciale, compresa della necessità di tale valorizzazione, ha, a sue spese, provveduto all'impianto di un Museo Archeologico e Medioevale, facendo eseguire, sotto la direzione della Soprintendenza della Campania, scavi sistematici nei pressi di Salerno, che hanno data alla luce una importante Necropoli pre-romana, ricca di materiale importantissimo dal punto di vista storico ed archeologico. Inoltre, per dare maggiore impulso al movimento dei forestieri verso i Comuni della Costiera Amalfitana, ha deliberato la sistemazione del piano stradale da Salerno fino a Positano, impegnando il bilancio per cifre considerevoli, la cui impostazione dovrà ripetersi anche negli esercizi futuri data la impossibilità di provvedere, in una sola volta, al pagamento dell'ammontare complessivo dei lavori.

Tali provvedimenti, mentre segnano l'inizio della valorizzazione delle bellezze naturali e dei tesori di arte che racchiude la Regione Salernitana, non possono ritenersi adeguati alla importanza dei monumenti di valore incomparabile che vi sono sparsi. Il Governo Nazionale, che si interessa in modo particolare degli studi e delle ricerche archeologiche in varie Regioni d'Italia e della conservazione dei monumenti attestanti le glorie dell'antica ed insuperata civiltà Italiana, non può dimenticare alcuni fra i più importanti monumenti della Provincia di Salerno.

E' uno dei complessi monumentali più importanti del mondo, situato all'estremo della Valle del Sele.

Paestum, l'antica Posidonia, fu fondata dagli Etruschi; molti vogliono dagli Archei, detti anche Dori, dopo la guerra Troiana: i primi cenni storici di Paestum si hanno nel 440 a. C. da Erodoto Padre.

La città diede il nome al Golfo di Salerno che appunto fu detto Sinus Paestanus: la ingrandirono i Sibariti che le diedero grandissimo lustro e decoro.

In seguito passò ai Lucani e nell'anno di Roma 480 divenne colonia Romana, città alleata e città municipale: non fu chiamata più Posidonia ma Paestum.

Tanta ricchezza di civiltà, di storia e di arte è ora quasi abbandonata in una zona ancora infestata dalla malaria, priva di

a) Paestum.

qualsiasi organizzazione turistica e di opportuni mezzi di comunicazione. Per valorizzarla occorrerebbero anzitutto cure e mezzi adeguati per la manutenzione della nazionale N. 68 e possibilmente per la sistemazione definitiva della superficie stradale. Occorrerebbe inoltre ampliare lo scalo ferroviario e costruire subito un binario morto per lo stazionamento dei treni carovanieri: si è dato più volte il caso che carovane turistiche non hanno potuto ottenere un treno per Pesto, perchè la stazione non offre, per un treno speciale, possibilità di sosta.

Attualmente nessun conforto trova il turista che si avventura in quei luoghi: lo Stato non possiede che la zona dei templi e qualche misera casa che serve di ricovero ai custodi. Il locale Museo è allogato in una casa che costa annualmente all'Erario una somma, che capitalizzata, potrebbe servire per creare una degna sede delle antichità Pestane, dare al visitatore il conforto di un ricovero e allo studioso la possibilità di una sosta.

Lo scavo dei templi non è ultimato; le zone circostanti sono invase da cumuli di terra che nascondono documenti dell'antica civiltà greca ed italica; e lo studioso straniero non può che stupirsi del fatto che si lasci ancora inesplorata una delle zone archeologiche più importanti di tutta l'antichità.

L'espropriazione di qualche ettaro di terreno incolto varrebbe a creare una zona monumentale che farebbe di Pesto un centro archeologico non meno importante dei grandi scavi di Pompei e delle città antiche della Grecia e dell'Asia Minore.

b) Velia.

Il nome della città, che si impone per la rinomanza della scuola filosofica che vi ebbe sede, dice quale importanza acquisterebbe la zona quando se ne facesse un centro archeologico. Gli scavi iniziati quest'anno dalla Soprintendenza alle Antichità di Napoli con il contributo che hanno potuto dare la benemerita Società " Pro Magna Grecia „ ed il Ministero dell'Istruzione hanno corrisposto alle più lusinghiere promesse.

Si sono messi alla luce templi ed edifici del V° secolo a. C. e Velia promette di dare assai più se l'esplorazione, felicemente iniziata con scarsissimi mezzi, verrà proseguita metodicamente con mezzi adeguati.

Anche per Velia s'impone, come per Pesto, insieme al lavoro strettamente archeologico, una sistemazione del luogo a cen-

tro turistico, atto ad accogliere, con qualche conforto, visitatori e studiosi.

La vecchia torre feudale, che trovasi sul luogo stesso delle rovine, dovrebbe essere acquistata dallo Stato, in modo da alloggiare in essa il primo nucleo delle antichità locali e qualche stanza di alloggio per il personale incaricato della sorveglianza, per gli studiosi e turisti che visitano l'importante centro della civiltà greca nell'Italia Meridionale.

Il castello medioevale e le importanti rovine greche verrebbero a costituire un complesso incomparabile di suggestiva bellezza e di richiamo per il movimento turistico che ha bisogno di essere avviato verso nuove attrattive e nuove scoperte.

Lungo il massiccio degli Alburni, a poca distanza dal Comune di Pertosa, si apre una vasta caverna che, circa 20 anni or sono, attrasse l'attenzione di uno specologo illustre, il prof. Giovanni Patroni, il quale compì interessanti scoperte. Si stabilì infatti che la Grotta di Pertosa fu abitata dall'uomo preistorico dell'età della pietra: si rinvennero un focolare, avanzi umani, armi di pietra e, qualche anno dopo, in seguito a scavi, anche una palizzata in legno sotto il canale che, dall'interno della Grotta, va alla caverna di apertura.

c) Grotta di Pertosa.

Dopo tali scoperte, che furono raccolte nel Museo Nazionale di Napoli, più nulla si fece, e l'interno della Grotta era rimasto inesplorato.

Nel corrente anno, di accordo col Ministero dell'Istruzione, con la Soprintendenza di Napoli, con l'Enit, con i rappresentanti delle Amministrazioni locali, e ad iniziativa del Segretario Politico Provinciale del P. N. F., sono state eseguite varie esplorazioni e si è costituito l'Ente che ha per programma la valorizzazione della Grotta di Pertosa: già alcuni lavori sono stati iniziati, ma ogni sforzo sarà inutile se lo Stato non interverrà con aiuti materiali e morali, mercè i quali l'importante fenomeno specologico potrebbe diventare una piccola Postumia.

Il problema più importante da risolvere per avviare il movimento turistico verso la Grotta di Pertosa è quello della viabilità: attualmente il forestiero che volesse visitarla non avrebbe modo di andarvi senza gravi disagi e senza essere costretto a trascorrere colà lunghe ore, privo di qualsiasi conforto e di mezzi comodi di accesso.

Poichè attraverso la Grotta, che sarà quanto prima illuminata a spese dell'Ente, scorre un canale, che ne occupa il primo tratto, è stata richiesta al Ministero della Marina la cessione o la vendita di un pontone da tenere a disposizione dei visitatori: sembra che siano sorte difficoltà, avendo l'Amministrazione competente richiesta una cifra elevata, cui l'Ente non può provvedere. S'invoca dal Capo del Governo che, in attesa dello studio dei provvedimenti da adottare per la sistemazione definitiva, sia invitata l'Amministrazione della Marina a venire incontro agli sforzi dell'Ente, con un trattamento di favore, riducendo sensibilmente il prezzo richiesto per la vendita del pontone.

d) Certosa di Padula.

Nei pressi del Comune di Padula, piccolo centro dell'ex Circondario di Sala Consilina, sorge la monumentale Certosa di S. Lorenzo, edificata al principio del secolo XIV e dichiarata monumento nazionale.

E' un monumento di incomparabile bellezza, e per le sue linee architettoniche e per i tesori di arte che vi si conservano, dopo quelle di Roma e di Pavia, è la più grande Certosa esistente in Italia. Nella sua Chiesa Maggiore, che presenta l'ossatura del trecento e la decorazione settecentesca, si notano due cori intagliati e decorati a colori del 1507: il primo nell'antichiesa per i terziari, il secondo nella Chiesa propriamente detta, con episodi della vita di Cristo, racchiusi in quadri di finissima fattura, a tarsia cinquecentesca. I due cori sono i più belli del Mezzogiorno, degni di gareggiare con quelli senesi dello stesso tipo di Giovanni da Verona.

Detto monumento eccezionale per la grandiosità e purezza delle sue linee è stato finora quasi abbandonato e, senza l'amorevole cura della Soprintendenza di Napoli e della Direzione della Colonia Agricola per gli ofani di guerra dell'Opera di Padre Semeria che vi è ospitata, avrebbe certamente subito danni irreparabili.

Anche su di essa si richiama la particolare attenzione del Capo del Governo.

4.°

Autostrada.

S. E. il Capo del Governo, per manifestare il suo consenso all'iniziativa sorta per costruire l'autostrada Napoli-Salerno, sotto-

scrisse un'azione a favore della costituenda Società, e tale atto fu giudicato dai Salernitani come un impulso decisivo verso la esecuzione dell'opera.

Qualche tempo dopo, S. E. il Ministero dei LL. PP. pose la prima pietra della grande costruzione; ma, in seguito, sopravvenute difficoltà di carattere finanziario ritardarono l'inizio dei lavori ed infine indussero la Società concessionaria a ridurre il suo programma, limitando il percorso dell'autostrada fino a Pompei.

Fu vano ogni tentativo per ottenere che gli sforzi dei promotori fossero diretti verso l'opera così come era stata progettata, e la Provincia di Salerno fu esclusa: ora sembra che l'autorevole intervento di S. E. il Ministro delle Finanze abbia determinata la possibilità del finanziamento dei lavori di costruzione del tronco Napoli-Pompei, ma nulla è stato fatto per la prosecuzione di essa fino a Salerno.

Ad attenuare il danno della esclusione, la Provincia di Salerno chiede che siano messi a disposizione del Provveditorato per le Opere Pubbliche della Campania i fondi necessari per eseguire la sistemazione della strada nazionale N. 68, la sola che congiunge detta Provincia con quella di Napoli, secondo il progetto già in studio. Infatti, eliminandosi alcuni inconvenienti gravissimi che presenta il percorso di detta importante arteria nel tratto fra Vietri e Scafati, dovendosi attraversare con vie strette, lunghe e tortuose, vari e popolosi centri abitati, si verrebbero ad attenuare in gran parte, le difficoltà del traffico e i danni derivanti a tutta la regione, specie per il trasporto delle merci che affluiscono per via ordinaria verso il mercato Napoletano, dalla mancata esecuzione dell'autostrada.

5.°

Scuola Professionale di Arti e Mestieri.

Da oltre 40 anni la città Capoluogo aveva una R. Scuola d'Arti e Mestieri, l'unica di tutta la Provincia, scuola, che, pur disponendo di mezzi esigui, con un magro bilancio di meno di 20 mila lire annue, non era stata mai sterile di risultati, ed aveva anzi rappresentato un vivaio, ormai noto ed apprezzato, di capi e maestri d'arte assai ricercati.

All'atto dell'applicazione delle disposizioni del Governo Nazionale pel riordinamento delle Scuole di ogni genere, anche la nostra scuola fu oggetto dell'attenzione ministeriale ed il Consiglio di Amministrazione fu reso edotto degli obblighi nuovi, cui bisognava adempiere per ottenerne la conservazione.

Pur avendo il Comune di Salerno, l'Amministrazione Provinciale e la Camera di Commercio, aumentata notevolmente, sino ad oltre il decuplo, la cifra dell'annuo contributo, nel 1924 il Consiglio Superiore dell'Insegnamento Agrario Industriale e Commerciale decise che la Scuola non dovesse essere più *regia*, ma *libera e serale*. Contro questa deliberazione ricorse il Consiglio di Amministrazione, validamente sostenuto dall'Ufficio Provinciale dei Sindacati Fascisti e dalla Segreteria Provinciale della Corporazione della Scuola; ed in seguito ad una nuova ispezione, fu, nel 1925, riconosciuto il diritto alla Scuola *regia e diurna*, ed il Ministero dell'Economia stabilì, per integrare il concorso degli Enti, fissato in lire 60 mila, di concorrere con lire centomila annue, sussidio che non può essere ritenuto eccessivo se si consideri che per scuole similari, in centri minori, il Governo dà un sussidio eguale ed anche maggiore.

Ma nel 1925, come nel 1926, S. E. il Ministro delle Finanze, ufficialmente richiesto da S. E. il Ministro della E. N. di dar corso al suo deliberato, rispondeva: " Date le attuali condizioni della finanza non posso aderire alla richiesta di stanziamento di lire 100 mila annue nel bilancio di cotesto Ministero per la istituzione di una R. Scuola di avviamento al lavoro in Salerno „.

Questo deciso rifiuto, confermato personalmente a Salerno da S. E. Belluzzo nel settembre 1926, in occasione della sua visita, feriva tanto maggiormente gli interessi della nostra Provincia, in quanto non si trattava di istituire la Scuola ex novo, ma di riconoscere quello che era un diritto acquisito della nostra città e della nostra Provincia, diritto solennemente riconosciuto da un alto Consesso che, in base ad una dettagliata relazione sulla Scuola esistente da 40 anni, ne disponeva il riordinamento e la nuova classificazione.

Fu allora che, di concerto col Consiglio di Amministrazione della Scuola, l'Ufficio Provinciale dei Sindacati rivolse nuove sollecitazioni a Ministri, Deputati ed Autorità Politiche, onde fosse riconosciuto che una Scuola *libera e solo serale* non poteva essere

ritenuta sufficiente ai bisogni di una città di sessantamila abitanti e di una Provincia così vasta come la nostra, dove non esiste nessun'altra Scuola del genere, mentre non mancano centri industriali di importanza notevole.

Fu anche fatto rilevare che nel solo anno 1926 si istituivano le seguenti scuole del genere, con notevoli stanziamenti, e alcuni superiori alle lire centomila:

Orvieto - R. Laboratorio Scuola - R. D. maggio 1926.

Monfalcone - R. Scuola Ind. di Tirocinio - R. D. marzo 1926.

Brindisi - R. Istituto Commerciale - R. D. 30 settembre 1926.

Taranto - R. Labor. Scuola Eletttricisti - R. D. 25 marzo 1926.

Caltanissetta - R. Scuola Ind. di Tirocinio - 2 maggio 1926.

Palermo - Scuola di avviamento al lavoro - 21 gennaio 1926.

E si aggiungono i Decreti di riordinamento e di aumentati contributi statali per altre scuole, di istituzione recente in confronto ai 40 anni di vita della Scuola di Salerno, in Tivoli, Volterra, Tirano, Ascoli Piceno, Pisa, Cosenza, Napoli.

Si ha fiducia che l'alta parola del Capo del Governo possa rimuovere ogni ostacolo, dando ai lavoratori Salernitani la possibilità di portarsi in una sfera di attività più completa, più elevata, più aderente alla realtà ed ai bisogni della vita civile moderna.

6.°

Nave Asilo.

La Federazione Provinciale dell'Opera di protezione della Maternità ed Infanzia spiega una attività particolarmente rilevante in questa Provincia, nella quale, come nelle altre del Mezzogiorno, mancano istituzioni adatte per il ricovero e la educazione dei fanciulli costretti finora a vivere per le strade o nelle abitazioni insalubri e pericolose.

In tutti i Comuni vanno sorgendo Asili che spiegano una provvida azione a favore dell'infanzia e anche nel Capoluogo si va incontro al grave problema cercando di risolverlo in modo degno e adeguato agli scopi che esso si propone. Per dare un contributo, che può essere decisivo a favore dei fanciulli, si chiede al Capo del Governo, che ha spiegato cure sapienti ed amorevoli per

la protezione dell'infanzia, l'assegnazione di una Nave Asilo, sulla quale i fanciulli salernitani possano trovare ricovero, educazione, salute ed istruzione.

7.^o

Amministrazione Provinciale.

a) Mutui con la Cassa dei DD. e PP.

La R. Commissione Straordinaria per la Provincia di Salerno procedette alla compilazione del bilancio 1927 dopo di aver eseguita una rigorosa revisione dei residui attivi e passivi, eliminando dalla parte attiva tutti gli stanziamenti che non rispondessero ai criteri di una sicura e pronta realizzazione. Furono così cancellate le previsioni derivanti da progettate contrattazioni di prestiti con istituti di ogni genere e fu provveduto alle esigenze dei pubblici servizi con i fondi ordinari del bilancio, riducendo gli stanziamenti entro i limiti della più rigorosa economia. A completare il fabbisogno occorrente non si potette prescindere dalle impostazioni nella parte attiva di due stanziamenti che sembrarono di sicura realizzazione e precisamente:

1.^o) L. 1.980.000,00 per contributo sul gettito della tassa scambi;

2.^o) L. 2.865.247,25 da ritrarsi con mutui di cui fu chiesta la concessione alla Cassa Depositi e Prestiti.

In seguito a determinazione della Commissione Superiore di Finanza per gli Enti locali, che ridusse il contributo sul provento della tassa scambi a L. 500 mila, l'Amministrazione Provinciale dovette procedere ad un assestamento del bilancio, riducendo proporzionatamente le somme; e solo mediante la rinunzia alla esecuzione di alcune opere pubbliche e la eliminazione di spese non assolutamente indilazionabili si potette, pur con la sopra cennata riduzione, mantenere il pareggio.

Restarono però stanziati nel bilancio del corrente esercizio e nei residui del 1925 e 1926 le somme da ricavare mediante mutui con la Cassa Depositi e Prestiti.

Ben vero l'Amministrazione Provinciale, avendo limitata la richiesta di finanziamento alla Cassa DD. e PP. solo per far fronte agli obblighi derivanti dalla legge 8 luglio 1903 N. 312, che impone il concorso della Provincia nella misura del 25 % per la co-

struzione delle strade di accesso alle stazioni ferroviarie, restando la differenza a carico dello Stato, riteneva che non sarebbe mancato l'intervento del detto Istituto, trattandosi di dover eseguire lavori la cui importanza e la cui urgenza erano state già vagliate dagli organi governativi principalmente e maggiormente interessati. Sta in fatto però che le domande di mutuo non furono prese in considerazione, per cui l'Amministrazione Provinciale, avendo esaurito i fondi disponibili per le anticipazioni sui prestiti da contrarre, si trova nella impossibilità di dare corso ai certificati dei lavori eseguiti, danneggiando enormemente l'andamento dei lavori stessi e gli interessi dei Comuni che ne invocano il completo espletamento.

Nella somma di L. 2.865.247.25, ammontare dei mutui richiesti alla Cassa DD. e PP., è compresa anche quella di L. 409.500.00, occorrente per le riparazioni ai danni del nubifragio dell'Amalfitano, in virtù della legge speciale 23 maggio 1924 N. 1012. Anche per tali lavori, essendo già intervenuto uno speciale provvedimento del Governo, l'Amministrazione Provinciale riteneva che la Direzione della Cassa DD. e PP. avesse accolta almeno in parte la sua istanza.

Poichè la Provincia, a cui è preclusa qualunque via per aumentare le sue entrate, non potrebbe con i propri fondi provvedere alle spese sopra indicate, chiede l'autorevole intervento del Capo del Governo presso la Cassa DD. e PP. o presso altri Istituti per poter assolvere il suo compito, senza pregiudicare l'andamento di altri e più importanti servizi.

L'Amministrazione Provinciale, convinta della necessità di dover risolvere con ogni urgenza il problema della strada, vi ha dedicate cure speciali ed impiegati mezzi rilevantissimi in proporzione delle sue ordinarie risorse. Mentre l'ammontare complessivo delle entrate ascende a L. 14.674.447.96, sono state destinate alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade provinciali durante l'esercizio 1927 L. 8.481.829.94 ed inoltre si è proceduto ad una completa riorganizzazione di tutti i servizi riguardanti la manutenzione delle strade, assumendo nuovo personale, istituendo appositi Uffici di Reparto, modificando radicalmente i contratti di appalto e procedendo con speciale rigore verso i concessionari delle forniture e della manutenzione.

**b) Sistemazione
stradale.**

Recentemente, sono state iniziate trattative per la sistemazione della strada dell'Amalfitano, la più importante dal punto di vista turistico, e nulla è stato trascurato perchè anche i tratti meno importanti, compresi quelli di 3.^a classe, siano mantenuti in modo da assicurare la sicurezza e la comodità del traffico.

Ma, a causa della mancanza di mezzi finanziari adeguati, nulla si è potuto finora conseguire in armonia coi moderni criteri di pavimentazione, di cui è stato fatto largo impiego in altre regioni d'Italia; e ciò è dovuto principalmente ad altre necessità che premono sulla azienda provinciale e che attingono pur esse alle risorse ordinarie del bilancio.

Da un programma di opere stradali, formulato nel 1925, risultano i seguenti dati:

per sistemazione di strade esistenti	L. 55.488.000
per varianti a strade esistenti	„ 18.500.000
per nuove costruzioni stradali	„ 51.500.000
	<hr/>
Totale.	L. 125.488.000

Essendo venuta a mancare la possibilità di finanziare detti lavori, l'Amministrazione Provinciale ha dovuto provvedere coi propri mezzi alla esecuzione di quelli ritenuti urgenti ed indilazionabili, per cui sono state impiegate, per la esecuzione di nuove opere somme considerevoli, che, se fossero state destinate alla manutenzione, avrebbero potuto creare una rete stradale più agevole e più moderna di quella esistente.

Per potere dedicare maggiori disponibilità all'importante servizio della manutenzione, si chiede al Capo del Governo la possibilità di contrattazione di mutui con la Cassa DD. e PP. o con altro Istituto dell'ammontare di almeno 10 milioni, da erogarsi in diversi esercizi. Essi sarebbero destinati esclusivamente alla sistemazione di strade esistenti, alla riparazione e ricostruzione di opere d'arte ed alla costruzione di nuove arterie, con preferenza a quelle il cui bisogno è maggiormente sentito per la tutela degli interessi agricoli e commerciali della Provincia.

**c) Edificio per
le scuole medie.**

Il Bilancio della Provincia è attualmente gravato della spesa annua di L. 82.300.00 per fitto dei locali occupati dal R. Istituto Tecnico, dal R. Istituto e dalla Scuola Commerciale. Se fosse possibile ottenere la contrattazione di un mutuo per la costruzione di

un edificio la cui quota di ammortamento non potrebbe essere di molto superiore all'ammontare della spesa annua, attualmente sostenuta, è evidente il vantaggio che deriverebbe alla economia provinciale, oltrechè alla scuola, la quale con la nuova opera avrebbe sistemazione decorosa e definitiva.

Il Brefotrofio Provinciale è alloggiato in un ex convento di proprietà comunale, inadatto, insalubre e per nulla rispondente ai moderni criteri di carattere sanitario e sociale. Nel corso di quest'anno l'Amministrazione Provinciale, di fronte alla impossibilità di finanziare la costruzione di un nuovo edificio, è andata incontro alla spesa di lire 100 mila per ottenere una sistemazione provvisoria, in attesa della risoluzione definitiva del grave problema; ma tale soluzione sarà impossibile ed il progetto, già pronto dell'ammontare di un milione circa, non potrà essere eseguito finchè non sarà possibile la contrattazione di un apposito mutuo.

La lotta contro la tubercolosi, bandita con tanta sapienza dal Governo Nazionale, incontra speciali difficoltà in molti Comuni della Provincia di Salerno, dove le case di abitazione ed il regime di vita delle famiglie meno agiate fanno cadere nel nulla qualsiasi forma di intervento. Il Consorzio Antitubercolare compie ogni sforzo per non essere impari al compito che gli è stato assegnato, ma fa rilevare che il problema dell'isolamento dei colpiti deve essere posto in prima linea.

Anche per questa opera è quasi approntato un progetto, il cui studio fu affidato all'Ufficio Tecnico Provinciale, ma se non interverrà la concessione di un apposito mutuo il Consorzio non potrà provvedervi con le sue risorse ordinarie.

Dopo quello di Salerno, lo scalo ferroviario di Battipaglia è, indubbiamente, il più importante della Provincia. Ad esso converge l'intenso movimento commerciale ed industriale che si svolge nella vasta e fertilissima zona fra Salerno e l'antica Pesto.

Gli impianti della stazione sono rimasti, pressochè, nello stato primitivo, senza quegli ampliamenti che lo sviluppo dei traffici insistentemente, da più anni, richiede

Inoltre, bisognerebbe attivare il doppio binario Salerno-Battipaglia, per evitare il grave disservizio, dovuto al mancato disimpegno, e, quindi, alle lunghe soste dei treni, in attesa di via libera, sull'unico binario in esercizio.

d) Brefotrofio Provinciale.

e) Padiglione per tubercolotici.

f) Stazione di Battipaglia e doppio binario per Salerno.

PER IL COMUNE CAPOLUOGO

L'antica città di Salerno non è più riconoscibile. Distendendosi rapidamente oltre le storiche mura, lancia, oggi, le sue avanguardie di case all'Irno ed al confine con Vietri.

Ma la intensa, meravigliosa attività edilizia di carattere privato non è stata seguita ed integrata da quella degli enti pubblici, particolarmente dello Stato e del Comune, per quanto riguarda impianti e servizi.

Salerno, che, per la sua posizione marittima e geografica, per le sue tradizioni culturali, per il suo incremento demografico, è destinata a diventare il centro propulsore di tutto il vasto hinterland costituito dalle province limitrofe, *manca tuttora di quelle opere che sono fattore primo ed unico di civile progresso* e di cui dovrebbe essere subito dotata per favorire la sua rinascita economico-sociale.

I bisogni insoddisfatti sono molti. Basti dire che Salerno non ha una Casa Comunale, e tiene i suoi uffici disseminati in vari locali inadatti, con pregiudizio della funzione amministrativa e del decoro cittadino; non ha edifici per le scuole medie, e queste, male allagate in ambienti privati, corrono il rischio di rimanere senza sede; non ha un sistema razionale ed igienico di fognatura ed ha, in conseguenza, la spiaggia urbana insicura e malsana, perchè vi sboccano i canali esistenti; ha ancora molte strade interne non pavimentate; non ha edifici per i pubblici uffici, primi, fra tutti, quelli giudiziari, postali, finanziari, ecc. ecc.

Per i soli bisogni cittadini, contenuti in limiti modesti, sono state previste ed elencate opere urgenti, per l'importo di oltre *quaranta milioni*. Ma l'Amministrazione Podestarile — pienamente consapevole del momento che si attraversa, e della vigile e sapiente cura con la quale il Governo domina e guida la pubblica finanza, ai fini dell'assestamento economico della Nazione — limita le sue richieste al *minimo indispensabile*, riducendo il fabbisogno attuale alla metà della cifra prevista, cioè a *venti milioni* soltanto.

Su questa cifra, l'Amministrazione del Comune basa le sue richieste, le quali, in fondo, non presentano nulla di anormale, e bene si prestano ad una provvida azione governativa, fondata, principalmente, sulla benevola applicazione delle leggi esistenti, e, solo eccezionalmente, su provvedimenti d'indole straordinaria.

L'accoglimento di tali richieste, oltre che soddisfare i più urgenti e legittimi desideri della cittadinanza, servirebbe, molto opportunamente, a temperare il disagio dipendente dalla disoccupazione operaia.

*
* *

Le opere comunali, per le quali s'invocano le provvidenze del Governo, sono le seguenti:

Per la necessità:

di *creare una via di comunicazione* ai centri abitati della parte alta del Comune, la cui popolazione sopporta non lievi disagi per lo scambio dei prodotti con il porto e lo scalo ferroviario;

di *deviare il transito rotabile*, che, intenso, si svolge sulle due arterie interne del Corso Garibaldi e della via Lungomare;

di *dare un organico sviluppo edilizio* ai sobborghi occidentali; è stata progettata una strada di circonvallazione, che, innestandosi a quella di Canaloni, raggiunga la via di I.^a classe (De Marinis), al confine col comune di Vietri.

La prevalente finalità di costituire una via di accesso alla ferrovia ed al porto per le frazioni di Canaloni, Croce ed Alessia, di notevole importanza demografica ed agricola, rende l'opera meritevole delle agevolanze di cui all'art. 2 del D. L. 8 marzo 1919 n. 877. Ed in armonia a tale concetto l'Amministrazione Podestarile ha chiesto:

la concessione del sussidio pari al 60 % della spesa prevista in L. 2,017,000,00 (40 % a carico dello Stato, 20 % a carico della Provincia);

la dichiarazione di pubblica utilità e la urgenza dei lavori ai fini dell'art. 39 del R. D. 8 febbraio 1923 n. 422;

l'autorizzazione ad espropriare non solo i beni previsti a sede stradale, ma anche quelli attigui come dal piano parcellare.

a) Via di circonvallazione a monte della Città.

Ottenuto il sussidio, bisognerà provvedere all'ulteriore fabbisogno in lire 806,800,00 con una operazione straordinaria di prestito.

b) Piano regolatore di ampliamento della Città.

Quest'opera prevede la utilizzazione, a scopo edilizio, delle zone ad oriente, fino alla sponda destra dell'Irno, con una superficie complessiva, fra strade, piazze, giardini e suoli edificabili, di mq. 322,839.

Col R. D. L. 11 settembre 1925 n. 1785, il Comune ha ottenuto l'approvazione degli atti del piano.

Per la sua vastità, il piano non può essere eseguito che a gradi, proporzionatamente cioè alla capacità di assorbimento delle aree edificabili da parte dell'attività privata, in modo che i nuovi quartieri a sorgere siano armonici ed esteticamente collegati col centro urbano. In relazione a tale principio, l'Amministrazione ha stabilito di attuare la parte del piano che comprende la zona fra il corso Vittorio Emmanuele, via Arce, via Orto Agrario, piazzetta Fiera Vecchia, via Due Principati, via Irno, via Fusso. La spesa è di lire 5 milioni. I lavori consistono tutti nell'apertura di vie e piazze e l'inizio potrebbe seguire immediato *a sollievo della disoccupazione.*

In questi, come nei lavori della via di circonvallazione, troverebbe utile impiego la gran massa degli operai disoccupati, costituita dall'elemento terrazziere e manuale, particolarmente afflitto dal fenomeno su cennato.

Nella spesa, il Comune chiede il concorso governativo, nella forma del sussidio in capitale, in ragione del 25 0/0, ai termini dell'art. 321 della legge sui LL. PP. e del R. D. 16 giugno 1904 n. 445. Il contributo può essere ripartito in parti eguali, in tre esercizi. Alla differenza, in L. 3,750,000,00, si dovrà provvedere con una operazione straordinaria di prestito.

c) Pavimentazione di vie e piazze della Città.

Il rapido sviluppo edilizio ha portato con sé la necessità di pavimentare altre vie e piazze della Città, tuttora sterrate ed inghiaiate.

Per alcune di esse si adotterà il sistema dello asfalto compresso, già sperimentato sulla via Lungomare; per altre quello della pavimentazione con basoli e l'acciottolato alla romana.

Gli accertamenti in ordine alla spesa hanno determinato il fabbisogno in L. 2,500,000,00.

Il Comune chiede, anche per esso, il sussidio in capitale nella misura del 25 0/0, in applicazione delle citate disposizioni dell'art. 321 della legge sui LL. PP. e del R. D. 16 giugno 1904 n. 445. Alla differenza di L. 1,875,000,00 si provvederà con mutuo.

La Cooperativa fra Ferrovieri ha costruito alla via Irno un intero rione di oltre 30 palazzine.

d) Strade nel rione dei ferrovieri.

Ricorrendo, nel caso, l'applicazione della legge 30 novembre 1919, il Comune ha fatto eseguire le occorrenti opere di fognatura e deve, ora, provvedere alla sistemazione stradale. Quest'ultima è urgente, oltre che per ragioni di viabilità, anche per la buona conservazione degli impianti della fognatura.

I lavori stradali — come dal progetto approvato — importano lire 1.456.823.00.

Il Ministero dei LL. PP., accogliendo l'analoga istanza, ha già concesso il sussidio nella misura di L. 364 mila.

Per l'ulteriore fabbisogno di L. 1.092.823.00 il Comune ha in corso la pratica di mutuo con gli Istituti di Previdenza amministrati dalla Cassa dei DD. e PP.

Con la costruzione e l'arredamento del secondo edificio scolastico alla via Lungomare, la funzione delle scuole primarie della città ha avuto decoroso e definitivo assetto. Bisognerà fare altrettanto per le scuole del suburbio. E' stato impostato, per prima, il problema delle sedi nelle frazioni più popolose di Pontefratte, Pastena, Ogliara e Mercatello. La spesa, per i quattro edifici, è di L. 1.958.239.00, complessivamente. Ai lavori sono applicabili le disposizioni del R. D. 22 gennaio 1925 n. 432 e successive modifiche. I progetti sono approvati.

e) Edifici scolastici nei villaggi.

Il Comune chiede:

che il Ministero dei LL. PP. impegni i fondi occorrenti per servizio degli interessi sul mutuo;

che sia autorizzata la Cassa alla concessione del prestito, col totale esonero degli interessi.

f) Edificio per le scuole medie.

Con il nuovo ordinamento degli Istituti per l'Istruzione Media, il Comune è obbligato alla sede per la Scuola Complementare, per il Liceo-Ginnasio, per l'Istituto Magistrale. La prima è allogata in un vecchio fabbricato di proprietà della Provincia, che S. E. il Ministro della P. I., con recente dispaccio, diretto a quel Preside, ha qualificato assolutamente incompatibile con la funzione cui è destinato. Il secondo occupa, provvisoriamente, parte della sede del Convitto Tasso ed alcuni locali privati angusti, e mal distribuiti, ed il terzo parte di un fabbricato adibito prima a mulino e pastificio.

Per i locali del Liceo, il Comune ha già avuto premure dall'Amministrazione del Convitto, perchè, scaduto il periodo transitorio previsto dalla legge, li lasci a disposizione del Convitto medesimo. Per quelli della Scuola Magistrale, il Comune si trova di fronte ad una sentenza di fratto, non eseguita solo in virtù di proroga concessa, per un anno, dall'Autorità Giudiziaria.

Problema *grave e urgente* è, quindi, quello che si riferisce alla costruzione di un apposito edificio, per le scuole medie, sprovviste di sede.

La spesa si prevede in lire 3 milioni.

Si chiede:

che il competente Ministero impegni i fondi pel servizio degli interessi sul prestito;

che sia autorizzata la Cassa dei DD. e PP. alla concessione del mutuo di favore, col totale esonero degli interessi.

A questo punto, è bene notare che Salerno, centro importantissimo di studi, non ha potuto ancora ottenere la istituzione del Liceo Scientifico, per mancanza di locali adatti, nonostante i voti rivolti all'Amministrazione dai padri di famiglia interessati.

g) Nuovo mattatoio.

Il mutuo di lire 840 mila, ottenuto dal Comune per la costruzione del nuovo civico mattatoio, si è dimostrato insufficiente. Occorrono altre lire 550 mila. Il progetto suppletivo pende per l'approvazione da parte del Provveditore alle OO. PP.; dopo di che sarà avviata la pratica pel mutuo.

h) Completamento dell'acquedotto dei villaggi.

Sistemati i servizi dell'acquedotto urbano ed avviata la costruzione dell'acquedotto sussidiario di Capezzano, occorre completare quello dei villaggi.

I lavori complementari importano la spesa di lire 500 mila. Il progetto relativo è stato approvato dal Provveditore alle Opere.

Si chiede il corrispondente mutuo al tasso di favore del 2 %¹⁰, in applicazione della legge 23 giugno 1911, n. 586 e successive modifiche ed integrazioni.

Problema importante è anche quello che si riferisce alla fognatura della città.

i) Fognatura della Città.

L'attuale rete, a sistema primitivo, raccoglie acque bionde e luride, e di queste, parte s'infiltra nel sottosuolo e parte si versa, a mezzo di canali, nello specchio d'acqua prospiciente il centro abitato. Inoltre, dalle numerose caditoie stradali si propagano gas insalubri, molesti e dannosi.

Il problema, per la sua evidente urgenza, non può rimanere ulteriormente insoluto, dipendendo dalla progettata sistemazione delle fogne il risanamento completo della città, oggi spesso preda di malattie epidemiche.

La spesa occorrente è di lire 12 milioni, e, quindi, assolutamente sproporzionata alla potenzialità finanziaria della civica azienda. Di qui la necessità di attuare l'opera a gradi e di invocare per essa particolari agevolanze. L'Amministrazione Podestarile, come dalla pratica in corso, chiede, perciò, che, con R. D.:

siano al Comune di Salerno estese le disposizioni della legge 12 luglio 1896 n. 303 e 18 luglio 1911 n. 799;

intervenga la conseguente dichiarazione di pubblica utilità dell'opera;

l'assegnazione del termine di anni 8 per il compimento dei lavori;

l'approvazione del regolamento per le immissioni nei canali della fognatura.

Riserva a dopo il provvedimento governativo, la finanza per la parte dei lavori che non potrà essere fronteggiata con i contributi di utenza.

Come si è detto, il Comune non ha una sede degna della sua funzione e delle sue tradizioni. Gli uffici sono disseminati in vari locali, con evidente intralcio e discontinuità dei servizi, i quali, in tal modo, adempiono una funzione inadeguata alle odierne esigenze della città.

l) Palazzo di Città.

Con la piena coscienza di eliminare tal danno, l'Amministrazione si è proposta la costruzione di un apposito edificio.

La spesa è di lire 5 milioni. Ad essa sarà destinato il ricavato dalla vendita di alcuni fondi urbani per lo importo di circa un milione; per gli altri 4 milioni si chiede un corrispondente prestito con gli Istituti di Previdenza amministrati dalla Cassa dei DD. e PP.

*
* *

Oltre alle opere innanzi elencate, la città di Salerno ne attende altre, la cui competenza passiva deve essere assunta per intera dallo Stato.

Fra queste ultime si annoverano: *il Palazzo delle Poste, il Palazzo di Giustizia, la sede degli Uffici finanziari; l'ampliamento della Stazione ferroviaria; gli impianti del Porto.*

Di questi ultimi si è fatto cenno nella prima parte del presente memoriale.

m) Palazzo delle Poste e dei Telegrafi.

I servizi postali e telegrafici, mentre occupano interi palazzi destinati a civili abitazioni, con turbativa del mercato dei fitti, adempiono, per angustia di locali, una funzione inadeguata alle progredite esigenze cittadine.

Il Comune, da anni, si affanna ad invocare la costruzione di una idonea sede, ed all'uopo, con rilevante sacrificio per la sua finanza, ha concesso gratuitamente il suolo in Piazza dei Martiri.

Nel 1923, un primo lotto di lavori è stato anche appaltato; ma all'appalto non ha fatto seguito la stipula del contratto con la impresa assuntrice.

Dal competente Ministero si assicura che i fondi abbisognavoli sono stati impegnati. Null'altro dovrebbe ostare ai provvedimenti di esecuzione.

La cittadinanza, che giustamente ha fatto del Palazzo postelegrafico una sua assillante aspirazione, attende con ansia il provvido intervento del Governo Nazionale.

n) Palazzo di Giustizia.

Il Comune di Salerno, che abbraccia 140 comuni nel suo distretto giudiziario, non ha una sede degna per l'amministrazione della Giustizia. L'alta funzione viene esercitata in un fabbricato angusto e privo dei più elementari requisiti di decoro. Secondo il voto del Comune, il Ministero dei LL. PP. ha stabilito di autorizzare l'invocata costruzione ed ha chiesto a quello delle

Finanze l'assegnazione dei fondi. La pratica é tuttora presso quest'ultimo Ministero, il quale, peraltro, ha significato la impossibilità per ora, di accogliere la richiesta. L'opera non costerà più di tre milioni.

Altri centri di minore importanza hanno tanto il palazzo delle Poste, quanto quello di Giustizia.

Ovvie ragioni di giustizia distributiva dovrebbero consigliare l'Eccellentissimo Ministero delle Finanze a ripigliare in esame la pratica per una favorevole soluzione.

Questa è rimasta, presso a poco, quale fu costruita all'epoca dell'impianto delle prime linee.

Sono maggiormente indilazionabili i lavori degli impianti per i servizi merci e viaggiatori, i quali hanno sede in locali angusti e poco decorosi. A Salerno — centro di una vastissima zona agricolo-industriale, e capolinea dei paesi della Costiera Amalfitana— affluiscono viaggiatori da ogni parte. Ragioni inerenti al decoro della Città ed alla funzione dei servizi stessi richiedono, quindi, che almeno questa parte del piano regolatore di ampliamento e sistemazione della stazione abbia sollecita esecuzione.

o) Stazione ferroviaria.

Il Ministero delle Finanze, per dare sede agli uffici dipendenti, occupa vari fabbricati, spendendo somme di molto superiori al reddito del capitale da impiegare per la costruzione di un proprio edificio.

p) Palazzo delle Finanze.

Ragioni d'indole tecnica, relative ai servizi; d'indole finanziaria, attinenti al bilancio dello Stato; d'indole economico-sociale, in rapporto alla crisi delle abitazioni, dimostrano la necessità e la convenienza di una apposita sede.

Ma pare che il Ministero delle Finanze abbia abbandonata definitivamente l'idea della costruzione. In questo caso, esso dovrebbe benignarsi provvedere favorevolmente sulla istanza del Comune, diretta ad ottenere la retrocessione del suolo prescelto, allo stesso prezzo di permuta.

L'Amministrazione Podestarile crede inutile insistere sulla necessità delle richieste formulate e ne attende, con sincera fiducia, lo accoglimento, perchè Salerno, rigenerata, possa iniziare la sua nuova storia, sotto l'egida del Governo Fascista.

Per gli altri Comuni della Provincia

La tabella che segue indica il fabbisogno degli altri Comuni della Provincia, per provvedere, essenzialmente, alla costruzione di acquedotti di cimiteri, di fogne, di edifici scolastici e di strade. Nulla, quindi, di voluttuario. Le opere hanno carattere di evidente necessità, e i Comuni interessati chiedono soltanto che sia concesso il finanziamento di quanto a loro carico, e siano concessi, ugualmente, i sussidi previsti dalle leggi vigenti.

COMUNE	Mutuo già richiesto	Mutuo che si richiederà	OPERA
Aquara	67.000 —		acquedotto
Amalfi	1.600.000 —		acquedotto
	193.600 —		strade
Angri	50.000 —		resid. mutuo acq.
Atena Lucana		40.000 —	acquedotto
Altavilla Silentina	62.000 —		acquedotto
Ascea	160.000 —		cimitero
Acerno	430.000 —		acquedotto
Buccino		3.000.000 —	acqued. consorz.
Caggiano		500.000 —	strada
Calvanico	74.000 —		cimitero
Cava dei Tirreni	191.000 —		edificio scolastico
	1.400.000 —		fognature
Castel Giorgio		60.000 —	acquedotto
Corbara		100.000 —	acquedotto
Casalbuono		260.000 —	acquedotto
		310.000 —	edificio scolastico
Capaccio	747.000 —		edificio scolastico
	142.886 —		cimitero
	61.000 —		acquedotto
Contursi		400.000 —	acquedotto
		450.000 —	fognatura
		200.000 —	cimitero
Casalvelino	55.000 —		acquedotto
Centola	189.387,85		acquedotto
Celle Bulgheria	50.000 —		acquedotto
Corleto Monforte	956.000 —		acquedotto
Eboli	1.700.000 —		acquedotto
	8.128.873,85	5.320.000 —	

COMUNE	Mutuo già richiesto	Mutuo che si richiederà	OPERA
Riporto	8.128.873,85	5.320.000 —	
Fisciano		1.154,970,85	acquedotto
Giffoni Sei Casali		80,000 —	compl. edif. scol.
Giffoni Valle Piana		383,800 —	edificio scolastico
Galdo		150,000 —	» »
Laviano		111,300 —	fognatura
Mercato S. Severino	1.681.223 —		acquedotto
Minori	58.590 —		edificio scolastico
	35.200 —		danni alluvionali
Montecorvino Rovella	595.000 —		acquedotto
	540.000 —		edificio scolastico
Montesano sulla Marc.	244.000 —		cimitero
Novi Velia		50,000 —	cimitero
Olevano sul Tusciano		100,000 —	acquedotto
Orria		97,000 —	acquedotto
Pisciotta	109.000 —		cimitero
Pellezzano	275.000 —		acquedotto
Pontecagnano		178,000 —	fognature
Polla		999.575,70	acquedotto
Palomonte		194,000 —	cimitero
		1.500,000 —	altre opere
Perito	172.220 —		strada
Piaggine Soprane	400.000 —		lavori stradali
Praiano		15.500 —	cimitero
		44.000 —	strade interne
Ravello	30.000 —		strade-riattamento
Roscigno		235,000 —	cimitero
S. Marzano sul Sarno	45.000 —		» »
S. Gregorio Magno	200.000 —		edificio scolastico
S. Rufo	308.000 —		acquedotto
		50,000 —	compl. edif. scol.
Sacco		440,529 —	acquedotto
Salento	410.000 —		acquedotto
S. Mauro La Bruca		81,000 —	cimitero
		166,000 —	acquedotto
Tramonti	63.980 —		acqued. riparazion.
Vibonati	627.378,90		acquedotto
Vallo Lucania	639.000 —		edificio scolastico
	107.133 —		acquedotto
	14.669.598,75	11.350.675,55	



Riepilogando, i Rappresentanti degli Enti interessati si onorano rassegnare alla illuminata saggezza di S. E. il Capo del Governo, le richieste che seguono:

PROVINCIA.

A = Per favorire la rinascita economica dei centri della Provincia di Salerno: la proroga della legge 15 luglio 1906 n. 383 e sua larga, benevola applicazione; estensione delle disposizioni del r. d. 18 ottobre 1927 n. 2058 ai Comuni sprovvisti di acqua potabile;

B = Per la bonifica del Sele, del Vallo di Diano, dell' Alento, dell' Agro Nocerino, Sarnese, di Policastro e di Agropoli: l'assegnazione dei fondi occorrenti per la esecuzione delle opere già progettate ed in corso di studio; la estensione, in quanto applicabili, delle disposizioni di legge sul bonificamento dello agro romano;

C = Per il Porto di Salerno: l'attuazione graduale del piano predisposto dall'apposita Commissione ministeriale, con precedenza al molo frangiflutti di levante; e, in attesa della risoluzione definitiva del problema:

il rafforzamento della testata del molo;

il completamento della scogliera del vecchio antemurale e del molo foraneo;

il banchinamento del molo di ponente per una lunghezza di m. 200, compresi i raccordi ferroviari;

il prolungamento della scogliera, nel tratto corrispondente ai Magazzini Generali;

la indicazione, per il porto di Salerno, come scalo obbligatorio, per qualcuna delle linee marittime sovvenzionate dallo Stato;

D = Per gli scavi di Paestum, di Velia, per i restauri alla Certosa di Padula e per la grotta di Pertosa: particolari, idonee provvidenze atte a mettere in risalto ed a valo-

rizzare i tesori inestimabili ivi racchiusi, in modo da favorire il movimento turistico, fonte di grande ricchezza.

E = *Per la grotta di Pertosa, particolarmente*: la costruzione di una idonea via di accesso e la concessione, a condizioni di favore, di un pontone, come da richiesta già inoltrata all'Amministrazione della Marina;

F = *Per lo allacciamento di Salerno all'autostrada Napoli-Pompei*: la sistemazione della strada di 1.^a classe n. 68, secondo il progetto allo studio del Provveditorato alle Opere per la Campania; impegno dei fondi abbisognavoli e sollecita esecuzione dei lavori;

G = *Per la scuola professionale di Arti e Mestieri*: il decreto di riordinamento e l'assegnazione del contributo statale in lire 100 mila, come dalla pratica in corso;

H = *Per la Nave Asilo nel Porto di Salerno*: disposizioni al Comitato di cui al D. L. 8 giugno 1919, perchè secondi, favorevolmente, la iniziativa della Federazione Provinciale per la Maternità ed Infanzia;

I = *Per l'Amministrazione Provinciale (strade ed impianti diversi)*: istruzioni agli Istituti di Previdenza, amministrati dalla Cassa dei DD. e PP., per ottenere:

la concessione di un mutuo di lire 2.865.247.00, necessario al mantenimento degli obblighi derivanti alla Provincia dalle leggi 8 luglio 1903 n. 312 e 23 maggio 1924 n. 1012;

la contrattazione di un'operazione straordinaria di prestito di almeno 10 milioni, da somministrarsi in vari esercizi, per la sistemazione della rete stradale;

benevoli affidamenti allo impegno degli ulteriori fondi che saranno richiesti per la sede del Brefotrofo, degl'Istituti Tecnico e Commerciale, nonchè per lo impianto di un padiglione da destinare a tubercolotici;

L = Dare esecuzione ai progetti per l'ampliamento e sistemazione della stazione di Salerno e di Battipaglia.

E disporre che sia messo in esercizio il doppio binario fra Salerno e Battipaglia, già da tempo costruito.

COMUNE CAPOLUOGO.

L'importo delle opere che costituiscono per la Città di Salerno lo insieme delle necessità più vive e sentite, è di lire 20.982. 062,00, e l'Amministrazione Podestarile chiede:

1.° — *Per la via di circonvallazione:*

la concessione del sussidio sul bilancio del Ministero dei LL. PP. in ragione del 40 % , pari cioè a L. 806,800,00 e l'obbligo alla Provincia di concorrere nella misura del 20 % ;

la dichiarazione di pubblica utilità e la urgenza dei lavori;

l'autorizzazione ad espropriare non solo i beni destinati a sede stradale, ma anche quelli attigui, come dal piano relativo.

Il sussidio governativo dovrebbe essere somministrato in non più di due esercizi, dal 1.° gennaio 1928.

2.° — *Per le nuove vie e piazze del piano regolatore:*

la concessione del concorso governativo nella forma del sussidio in capitale, in ragione del 25 % della spesa di lire 5 milioni, in tre esercizi, dal 1928.

3.° — *Per la pavimentazione di vie e piazze della città:*

l'aiuto nell'anzidetta misura del 25 % della spesa di lire 2,500,000, negli esercizi 1928 e 1929.

4.° — *Per la sede degl' Istituti d' istruzione media e per le sedi delle scuole elementari nei villaggi di Pastena, Mercatello, Pontefratte e Ogliara:*

l'impegno nel bilancio del Ministero dei LL. PP. dei fondi pel servizio degli interessi sui mutui;

l'autorizzazione alla Cassa dei DD. e PP. alla concessione, col totale esonero degli interessi, dei due mutui corrispondenti, del complessivo importo di lire 4,958,239,00, da somministrarsi in 4 esercizi, dal 1928.

5.° — *Per il completamento dell'acquedotto dei villaggi:*

l'impegno nel bilancio del Ministero dei LL. PP. dei fondi pel servizio degli interessi sul mutuo di lire 500 mila al tasso di favore del 2 %;

la correlativa autorizzazione alla Cassa DD. e PP. alla somministrazione del mutuo nell'anno 1928.

6.° — *Per integrare il finanziamento dei lavori della via di circonvallazione, del piano regolatore, della pavimentazione di strade e piazze della Città, della sistemazione stradale del rione dei Ferrovieri, del Palazzo di città e del nuovo macello, uno speciale provvedimento del Governo Nazionale (R. D. L.), col quale:*

siano autorizzati gli Istituti di Previdenza amministrati dalla Cassa dei DD. e PP. a mutuare al Comune di Salerno, in 5 esercizi, a rate annuali uguali, con effetto dal 1928 e secondo l'ordine di precedenza che il Comune stesso indicherà, la somma di lire 12 milioni;

il saggio d'interessi sia quello normale del 6,50 %, stabilito dal r. d. legge 13 giugno 1926 n.° 1064;

il periodo di ammortamento del prestito sia deliberato in anni **cinquanta**, per un più tollerabile onere a carico della civica azienda;

la garanzia sia data sulla sovrimposta disponibile, e, nel caso di insufficienza di questa, per la differenza, sui proventi del dazio consumo.

7.° — *Per i palazzi di Giustizia e delle Poste e dei Telegrafi, per la stazione ferroviaria:*

l'alto intervento di S. E. il Capo del Governo, perchè, rimossa ogni ulteriore difficoltà ed apprestati i mezzi occorrenti, si dia mano ai lavori, in accoglimento delle legittime aspirazioni della Cittadinanza.

8.° — *Per il Palazzo delle Finanze:*

la retrocessione dell'area al Comune, allo stesso prezzo di permuta, nel caso, come pare, siasi abbandonato il proposito della costruzione.

L'ammortamento dei due mutui di cui al paragr. 4.° dovrebbe essere ugualmente fissato in anni 50, come dalle disposizioni in vigore in materia di edilizia scolastica; mentre l'altro di lire 500 mila, di cui al paragr. 5, potrebbe essere ammortizzato in 35 annualità.

Altri Comuni della Provincia

L'importo delle opere, per le quali, come dal prospetto che precede, sono stati già chiesti i corrispondenti mutui, è di lire 14.669.598.75; quello delle opere, per le quali si andranno a chiedere i fondi è di lire 11.350.675.55. In totale, un fabbisogno di lire 26.020.274.30, così diviso:

per la costruzione di strade	L.	2.875.020.00
„ „ di fognature	„	2.139.300.00
„ „ di acquedotti.	„	16.106.178.30
„ „ di cimiteri	„	1.550.386.00
„ „ di edifici scolastici	„	3.349,390.00
		<u>26.020.274.30</u>

I lavori elencati riguardano la igiene, la viabilità e la edilizia scolastica e devono, perciò, considerarsi tutti *indifferibili* ed *urgenti*.

S'invoca l'applicazione benevola delle disposizioni di legge in materia.

Eccellenza,

I Rappresentanti della Provincia di Salerno sanno che l'omaggio più fervido e devoto della Provincia stessa al Regime Fascista, e, specialmente, alla E. V., Duce amatissimo, è costituito dal senso di fiducia e di disciplina, di cui le sue genti han dato innumerevoli prove, nella serena aspettazione delle provvidenze che il Governo Nazionale avrebbe immancabilmente adottate a favore di questa nobilissima Regione, tanto trascurata e negletta in passato.

Questa fede non andrà distrutta o delusa.

È l'E. V., che è animata da così alto sentimento di giustizia, e che ha dedicato e dedica al Mezzogiorno d'Italia le Sue migliori e più amorevoli cure, vorrà benevolmente ascoltare ed accogliere i voti della Provincia di Salerno, la quale merita di assurgere all'altezza raggiunta dalle consorelle d'Italia; e, per i suoi precedenti patriottici e per la sua passione fascista, merita di essere non solo integralmente rispettata nella sua storica compagine territoriale ed amministrativa, ma possibilmente allargata, onde abbia i mezzi di attingere e d'irradiare più lontano le sue benefiche energie e la luce del suo luminoso passato.

Salerno, dicembre 1927 Anno VI.

M. IANNELLI

Segretario Provinciale del P. N. F.

A. CONFORTI

Podestà del Comune di Salerno

F. VALENTE

Presidente della R. Commissione
Straordinaria della Provincia di
Salerno

C. SORGENTI degli UBERTI

Vice-Segretario Politico del Fascio di Salerno



1991-

55.000

L50000