

DISCORSI PARLAMENTARI

**Sul disegno di legge:
Stato di previsione della spesa
del Ministero dei lavori pubblici,
per l'esercizio finanziario
dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925**

(Camera dei deputati, tornata del 3 dicembre 1924)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Crollalanza.

CROLLALANZA. Onorevoli colleghi, credo doveroso, anzitutto, rivolgere omaggio al relatore, onorevole Riccio, per la lucida, esauriente relazione, permeata essenzialmente di spirito e di volontà meridionale.

Io ritengo, onorevoli colleghi, che la larga partecipazione che i meridionali portano a questa discussione, sul bilancio dei lavori pubblici, sia conseguenza del bisogno vivo, da parte di questi, di fare confronti, di agitare speranze, di sollevare preoccupazioni, di rendere riconoscimenti su tutta l'opera passata e presente dei vari Governi, nei riguardi di quelle regioni.

Non è un mistero, nè credo di rivelare cosa nuova, dicendo alla Camera che i Governi passati, dalla unificazione del Regno alla marcia su Roma, sono stati insensibili e poco riguardosi, verso le necessità del Mezzogiorno. L'unica opera concessa, degna di rilievo, è stata l'Acquedotto pugliese, che ha importato stanziamenti di parecchi milioni, contrattazioni di mutui di

parecchi altri milioni e che probabilmente richiederà ancora nuovi milioni, prima di poter essere ultimata.

L'Acquedotto pugliese è dovuto, però, essenzialmente alla requisitoria che qui, in questa Camera, un uomo della mia terra, Matteo Renato Imbriani, fece contro i Governi dell'epoca e ad un ministro dei lavori pubblici, pugliese, l'onorevole senatore Balenzano. Essi hanno fatto sì che questa giusta aspirazione della popolazione pugliese, da troppo tempo trascurata, potesse tradursi gradualmente in realtà.

Al di fuori di questa opera, veramente monumentale, il Mezzogiorno nulla ha ottenuto di considerevole, nel campo delle opere pubbliche. Ha avuto, sì, molte leggi speciali, ha avuto, come hanno detto parecchi colleghi, forse eccessive provvidenze legislative, ma, in sostanza, gli sono stati elargiti pochi quattrini e, quello che più importa, quella nobile terra ha visto anche, fino a ieri, cioè fino al 28 ottobre 1922, perseverare quella sperequazione, che potrà sembrare anche un pettegolezzo di famiglia, in questa Camera, perchè troppo frequentemente ricordata, ma che indiscutibilmente rappresenta una vergogna per l'Italia ufficiale.

Per il passato, il Mezzogiorno è stata una terra di soggezione politica. I Governi hanno avuto da quelle regioni le maggioranze parlamentari, che dovevano venire qui a votare semplicemente per essi, per ottenere poi, in cambio, nelle elezioni, favori, prepotenze, arbitri, da parte di quelle prefetture, che troppo spesso si ricordano, nei nostri riguardi, dagli onorevoli colleghi dell'Aventino. Del Mezzogiorno è stato fatto, nè più nè meno, che una terra di conquista politica e parlamentare. Non ci si deve accusare, quindi, di scarso spirito unitario, di poco corregionalismo con tutti gli altri italiani, se noi meridionali oggi, prima di accennare ai nostri bisogni, prima di riconoscere le benemerienze e di fare dei rilievi benevoli a questo Governo, ricordiamo la nefasta politica dei Governi passati, nei riguardi della nostra terra.

Prima di entrare, nel vivo della questione, debbo anche ricordare la incompressione assoluta di tutti i partiti italiani, per il passato, dei problemi del Mezzogiorno. In Puglia abbiamo avuto in alcune zone l'esperimento bolscevico o quasi. I socialisti, dopo la guerra, hanno guadagnato, nella mia regione,

dei proseliti, sono giunti in un momento ad avere una forza considerevole, ma anche essi, come tutti gli altri partiti, hanno dimostrato una assoluta insensibilità verso i bisogni del Mezzogiorno. Essi si sono preoccupati, non delle opere pubbliche veramente necessarie, ma soltanto di fare sperperare allo Stato, per puro demagogismo, dei milioni, attraverso le cooperative, per opere che si son dovute abbandonare.

Anche gli altri partiti politici, ammesso pure che siano da noi esistiti, non si sono mai preoccupati dei nostri vitali interessi, se non alla vigilia delle elezioni, quando i governi largheggiavano in promesse. Passate le elezioni, gli uomini che dicevano di rappresentare le correnti democratiche o liberali (verniciatura politica di occasione) ed i governi, con giammai smentita tradizionale puntualità, venivano, agli impegni verso le regioni e verso il corpo elettorale.

Questo Governo, e non poteva essere diversamente, doveva particolarmente guardare con benevolenza al Mezzogiorno.

Io ricorderò qui, e mi dispiace che non sia presente il Presidente del Consiglio, per rendergliene omaggio, come prima ancora che si delineasse all'orizzonte il fascismo, prima che il partito assumesse il governo della Nazione, e noi poscia venissimo al Parlamento, da Milano un giornalista, Benito Mussolini, intravide le condizioni vergognose e disastrose del Mezzogiorno, e la funzione eminentemente nazionale che poteva rappresentare la sua rinascita, al giorno in cui fu fondato il «*Popolo d'Italia*», e più ancora. Dopo l'armistizio, Mussolini ha additato ai Governi e alla Nazione, i grandi problemi pugliesi, con particolare riguardo al porto, ed alla università di Bari.

Egli, prima col suo giornale, e poscia con la sua azione politica, li ha sostenuti, avendo la convinzione precisa di assolvere ad un dovere nazionale verso il Mezzogiorno.

Si spiega così come Mussolini, conscio perfettamente della sua missione, alla vigilia dell'assunzione al Governo, avesse da Napoli tracciato il famoso triangolo Palermo-Napoli-Bari, per assegnare all'Italia, attraverso il Mezzogiorno, proteso come un molo gigantesco nel Mediterraneo, in quel mare, ove già avemmo il primato, ove già Roma e Venezia, conquistarono non allori, solamente, ma ricchezza e prosperità, una funzione di espansione economica.

È logico che il presidente del Consiglio e gli uomini del Governo, che gli sono stati attorno (e mi piace in questo momento ricordare l'ex-ministro dei lavori pubblici onorevole Carnazza ed oggi il ministro Sarrocchi, che gli sono stati validi collaboratori) non abbiano esitato ad iniziare l'opera di rinascita del Mezzogiorno, avendo particolarmente di mira la regione pugliese, e per essa Bari.

Il presidente del Consiglio, nel discorso tenuto alla Sala Borromini, precisava come le somme assegnate alle varie regioni d'Italia, col decreto 30 maggio 1923, n. 1285, fossero per l'Italia settentrionale di 109 milioni e 565 mila, per l'Italia centrale di 295 milioni e 305 mila, per l'Italia meridionale di 2 miliardi, 655 milioni, 964 mila.

Queste cifre, che sono state apprese indiscutibilmente con grande soddisfazione, hanno aumentato, moltiplicato, le speranze del Mezzogiorno d'Italia, e trovano conferma in tutto quello che il Governo Nazionale ha fatto o sta per fare nelle varie regioni. Infatti, per la Campania sono state date provvidenze per il porto e si è disposto l'acceleramento della costruzione della Roma-Napoli; per la Basilicata sono stati concessi i fondi per l'acquedotto e si è provveduto alla costruzione delle ferrovie Calabro-Lucane; per la Calabria non si sono lesinati i mezzi per la costruzione della rete stradale (anche se oggi gli onorevoli colleghi di quella regione lamentano la lentezza nella esecuzione delle opere) e sono stati elargiti efficaci provvedimenti per le zone terremotate; per la Sicilia si è mostrata la maggiore premura verso i porti di Palermo e di Catania e per i servizi automobilistici, di cui giustamente si è preoccupato l'ex-ministro Carnazza, ed inoltre si è dato impulso ai lavori per le ferrovie complementari e secondarie, e per le zone terremotate; per la Sardegna si è concesso un miliardo; per gli Abruzzi non sono mancate le provvidenze per le frane e per il parco nazionale; per la Puglia si è dato il porto di Bari ed altre concessioni, fra le quali mi piace ricordare il mutuo per l'acquedotto di 240 milioni, nonchè alcune sovvenzioni per ferrovie secondarie.

Ma, onorevoli colleghi, tutto ciò non basta. Indiscutibilmente, se le opere per il Mezzogiorno si fossero portate avanti, senza lungaggini, superando molte difficoltà, che potrebbero essere

anche dovute alle riforme ultimamente apportate dal Ministro Sarrocchi, e che naturalmente devono attendere il tempo necessario perchè, messe in discussione, possano segnare una continuità coi provvedimenti precedenti, e colle riforme del Ministro Carnazza, esse oggi darebbero già i loro frutti ed eviterebbero le critiche, che ora si fanno. L'onorevole Sansanelli ha citato qui dei casi pietosissimi, casi che ritenevo non dovessero essere più citati in questa Camera. Purtroppo, molto si potrebbe ancora dire sulle miserie della Basilicata, così come molto si potrebbe dire su gravi inconvenienti, che si verificano ancora in Calabria ed in Puglia, particolarmente in alcune zone della mia provincia. L'onorevole Ungaro potrebbe illustrarci molte pagine dolorose del suo Gargano; l'onorevole Starace ha illustrato benissimo le condizioni pietose e dolorose di alcune zone del Salento. Io, per la mia provincia, potrei fare l'elenco di molti casi veramente dolorosi, ma che, essendo di interesse secondario, tralascierò per il momento, per fermarmi soltanto a quelle che ritengo essere, allo stato attuale, le opere che devono richiamare l'attenzione del Governo, perchè rispondenti ai grandi interesse nazionali.

Circa le bonifiche ha parlato lungamente l'onorevole Starace; quindi non mi dilungherò. Ricorderò soltanto il dovere di preoccuparsi delle condizioni, particolarmente tristi, del Salento e della Capitanata.

Le statistiche del bilancio segnano queste cifre: Italia settentrionale, 23 milioni; Italia centrale, 40 milioni; Italia meridionale, 20 milioni. Questa ultima cifra segna dieci milioni in meno, secondo la nota di variazione sullo stato di previsione del 24 maggio.

Quanto alle strade, gli onorevoli colleghi della Calabria hanno ripetuto le dolenti note della loro regione. Si ritiene, certo erroneamente, che il problema delle strade sia un problema essenzialmente della Calabria.

Il problema delle strade è invece un problema di tutto il Mezzogiorno, ed un po', come direbbe l'onorevole Ferretti, da un suo speciale punto di vista, il problema di tutta Italia. Perchè, può anche essere il problema della necessità di autostrade nell'Italia Settentrionale, e noi siamo qui ad approvare stanziamenti di fondi anche per le autostrade, in quelle regioni, se tutto

ciò deve rispondere ad una necessità per il nostro Paese, per metterlo in condizioni di non eccessiva inferiorità, di fronte agli Stati esteri, più progrediti di noi; ma il problema della strada esiste in tutto il Mezzogiorno ed è problema doloroso, che riguarda anche la mia regione.

Anche in questo campo, onorevoli colleghi, le statistiche sono dolorose, perchè fissano 20 milioni, per l'Italia Settentrionale; 17 milioni e cinquecento mila lire per l'Italia Centrale; 55 milioni per l'Italia Meridionale.

Ciò che è più doloroso è che vi siano 35.000.000 in meno, sulla nota di variazioni, di fronte allo stato di previsione, 35 milioni che non possono indiscutibilmente rappresentare la premura che, certamente, è nelle intenzioni dell'onorevole Sarrocchi, di migliorare le condizioni delle strade nell'Italia Meridionale.

Triste è poi, onorevoli colleghi, la situazione delle ferrovie nel Mezzogiorno d'Italia. Uno sguardo sommario allo specchio delle sovvenzioni chilometriche, per costruzioni ed esercizio di ferrovie concesse all'industria privata, per la legge del 30 aprile 1899 dà 30.999.344 per l'Italia Meridionale, di fronte a 60 milioni complessivi assegnati a tutta l'Italia. È certo un buon passo, ma sta di fatto che solo due regioni, la Calabria e la Sicilia, si giovano di queste sovvenzioni. Indiscutibilmente del Mezzogiorno fanno parte anche le Puglie, fanno parte gli Abruzzi, e fa parte il Molise, di cui parlerò fra poco.

Dunque, è necessario preoccuparsi anche di una ripartizione equa, nei riguardi delle varie regioni. La nota di variazione che assegna altri sei milioni è indice della volontà di dare maggiore impulso a queste sovvenzioni, ma non è sufficiente a sopperire ai bisogni urgenti perchè, onorevole ministro, per alcuni problemi, come vi diceva il collega Barduzzi, bisogna afferrare l'attimo fuggente. Indiscutibilmente alcuni provvedimenti che riguardano, in special modo, la nostra regione, sono provvedimenti che vanno attuati subito, perchè noi sappiamo che abbiamo nel Mediterraneo, nel Levante, concorrenti pericolosi e forti, quali sono le altre Nazioni d'Occidente, che non stanno certo ad attendere, che noi si faccia comodamente già affari nostri, per lasciarci un posticino al sole. Dimostrerò più tardi come sia indispensabile ed urgente, in questo

momento, provvedere ad alcune opere pubbliche che, ritardate, potrebbero essere perfettamente inutili e costituirebbero una sicura passività per il bilancio dello Stato.

Le stesse costruzioni statali, su 250 milioni, compresi nel bilancio, secondo la nota di variazione, danno solo 28 milioni per la direttissima Roma-Napoli e 35 milioni, all'incirca, da una statistica che ho avuto cura di compilare, per le ferrovie complementari e secondarie sicule: in tutto 63 milioni e 900 mila per il Mezzogiorno di fronte ai 250 milioni stanziati per tutta l'Italia. Anche qui la sperequazione è evidente. Bisogna tener presente anche che i 250 milioni rappresentano una decurtazione di quel fondo di 750 milioni circa, previsto per l'esercizio 1924-25 dal Regio decreto 3 maggio 1923, n. 1285.

Per l'avvenire, io faccio viva preghiera all'onorevole ministro, che sia tenuta, come del resto è stato richiesto dallo stesso onorevole relatore, nella sua brillante relazione, particolarmente a cuore la questione della costruzione delle ferrovie nel Mezzogiorno, e che ci sia una maggiore perequazione; poichè purtroppo è doloroso che noi si debba in questo stesso bilancio, riscontrare una sperequazione molto evidente, sia nelle costruzioni statali, sia nelle sovvenzioni, date per la costruzione di linee affidate alle società private.

La stessa cosa bisogna dire per le tramvie. Non ripeto statistiche, che sono state lette anche qui, e che sono contenute nella relazione dell'onorevole Riccio; ma indiscutibilmente i 472 mila chilometri di tramvie dell'Italia meridionale e i 227 mila dell'Italia insulare, sono ben poca cosa, di fronte ai tre milioni 616 mila chilometri dell'Italia settentrionale. Trascuro l'Italia centrale, perchè non è vero, come diceva il collega Ferretti, che nel cozzo, che d'altronde non esiste, fra l'Italia settentrionale e l'Italia meridionale, chi ne sopporta le spese è l'Italia centrale.

L'onorevole ministro sa che l'Italia centrale è, in vari capitoli del bilancio, in migliori condizioni dell'Italia meridionale.

Lo stesso dicasi per i servizi automobilistici. Anche qui non leggo le statistiche che sono dolorosissime, ma vi dico una sola cosa, onorevole ministro, che proprio in questi giorni il Circolo ferroviario di Bari non ha approvato l'esercizio di una nuova

linea automobilistica sovvenzionata, la Bari-Triggiano-Capurso, perchè ritenuta in concorrenza con la Bari-Locorotondo. Io non so perchè la Bari-Locorotondo, che è la peggiore delle nostre linee secondarie, trovi tanti valenti e premurosi protettori, non solamente nel Circolo ferroviario di Bari, ma, qualche volta, negli stessi uffici del Ministero.

Di questo inconveniente mi riservo di intrattenere particolarmente, in altra sede, l'onorevole Ministro.

Il più doloroso è che lo stesso circolo ferroviario di Bari ha negato la facoltà di trasformare in permanente un servizio automobilistico provvisorio, che congiunge Locorotondo a Cisternino, perchè è stato dichiarato, anche questo servizio, concorrente con la ferrovia Bari-Locorotondo, mentre, per andare da Locorotondo a Cisternino in automobile si impegnano poco più di trenta minuti, mentre per andare da Cisternino a Locorotondo per ferrovia, girando da Bari, si impiegano dieci o dodici ore.

Richiamo quindi la benevola attenzione del Ministro su queste concessioni automobilistiche in Puglia, e lo prego di guardare queste richieste della regione pugliese, la quale è la più povera di servizi automobilistici sovvenzionati dallo Stato, con particolare attenzione.

Nei riguardi dei porti, onorevoli colleghi, noi del Mezzogiorno dobbiamo essere grati al Governo nazionale. Indiscutibilmente il Governo nazionale si è preoccupato dei grandi porti del Mezzogiorno e, specie, noi pugliesi dobbiamo essere grati al Governo per essersi ricordato, dopo molte lungaggini ed incomprensioni dei Governi passati, della risoluzione del problema portuale di Bari.

In proposito richiamo la benevolenza dell'onorevole ministro per tutto quello che sarà il corso normale delle pratiche del porto di Bari.

Se il Governo nazionale però si è preoccupato dei grandi porti del Mezzogiorno, non si può dire che si sia preoccupato eccessivamente della manutenzione e della escavazione dei porti secondari, a giudicare, almeno, dalle cifre segnate in bilancio, e principalmente dalle condizioni in cui si trovano alcuni porti, tra cui cito quello di Brindisi, di cui ha parlato lungamente l'onorevole Starace, il porto di Monopoli, che è un

notevole porto, per cui si sono spesi dei milioni, ma al quale si lesinano pochi altri milioni per metterlo in completa efficienza.

È strano che, mentre il Governo si è preoccupato di portare in gran parte a termine le costruzioni e le opere maggiori di quel porto, abbia trascurato di vedere se esso possa funzionare o se, per caso, pur avendo fondali meravigliosi all'interno, all'ingresso non sia strozzato da una secca, che impedisca ai grossi piroscafi, ed anche ai piccoli, quando non c'è un buon mare, di svolgere con sicurezza le manovre per entrare nel bacino e per attraccare.

Ora, indiscutibilmente, i fondi stanziati, per la manutenzione ed escavazione dei porti sono insufficienti, se purtroppo dobbiamo lamentare certe dolorose contraddizioni. Poichè è una contraddizione, di sicuro, onorevole ministro, creare un porto, spendere dei milioni, e fare in modo che questo porto rimanga deserto, mentre da esso devono attingere vita stabilimenti industriali di primissimo ordine, come quelli della Italo-americana, che forniscono di petrolio il Mezzogiorno, e grandi stabilimenti di cemento, di raffinerie di olio, ed industrie di frutta.

Onde, io ritengo, onorevole ministro, che a questo riguardo sia doverosa la preoccupazione, che mi auguro non mancherà, da parte del Governo di favorire e premiare l'attività industriale di Monopoli. E con Monopoli chiedo che sia provveduto anche alla manutenzione più soddisfacente dei porti di Bisceglie, Barletta, Giovinazzo, Molfetta, Mola, e potrei continuare, se non temessi di fare un elenco tale, da spaventare il Ministro e gli onorevoli colleghi, mentre non chiedo che cose molto modeste: uno stanziamento di fondi, che rappresentino una bene intesa economia, per la conservazione di quelle opere, che il Governo ha creato.

Non è esatto poi quanto ha affermato l'onorevole Gai, ieri, che cioè il Governo debba pensare ai grandi porti e trascurare i piccoli. Io penso che il Governo debba limitare invece la costruzione di grandi porti, che dovrebbero assolvere a funzioni economiche artificiali, senza portare alcun beneficio, alla economia nazionale; e debba invece preoccuparsi di non mandare in rovina i piccoli porti, per i quali non chiedo ampliamenti e trasformazioni, ma solamente che siano messi in

condizione di assolvere alla funzione, essenziale alla nostra economia, di piccolo cabotaggio, riaffermata ad Ancona, cioè nella città che qui rappresenta l'onorevole Gai, dal Convegno della Ricognizione litoranea. Chiedo, inoltre, che quei porti possano rappresentare un sicuro rifugio alle imbarcazioni di quei marinai, che stanno fino al tramonto nel mare, e che la sera tornando a casa, hanno il diritto di non dover vivere di preoccupazioni.

Il 28 dicembre dell'anno scorso, nei porti di Molfetta, Mola e Monopoli parecchie imbarcazioni furono travolte dalla mareggiata, e decine e decine di paranze furono affondate.

Il Governo non riuscì a provvedere che con 10 mila lire di sussidio, mentre quei marinai avevano perduto decine e decine di migliaia di lire di capitali.

Non mi fermerò sul capitolo del bilancio, che riguarda gli edifici pubblici, perchè anche qui sono evidenti le sperequazioni: tre milioni all'Italia settentrionale e 700 mila lire all'Italia meridionale.

Mi fermerò, invece, sopra un altro capitolo, quello degli acquedotti. Qui devo esternare, onorevole relatore, il mio rincrescimento, la mia sorpresa, nel rilevare che nella sua pregevole relazione, sia stata ignorata la questione dell'acquedotto Pugliese.

Io avrei compreso che non si fosse fatto alcun cenno, qualora il ministro, assillato evidentemente da bisogni numerosi, non avesse, con la nota di variazione al bilancio, tolto quattro milioni e 160 mila lire, allo stanziamento annuale di 15.000.000, fissato per legge, indipendentemente dal mutuo di 240.000.000.

Ora è strano, onorevole ministro, che oggi che l'Acquedotto è retto da un Commissario straordinario, che ha assicurato all'opera una grande attività ed un grande fervore, come è provato dai dati statistici che sono assai confortanti, si pensi ad attenuare questo fervore, decurtando gli stanziamenti annuali fissati per legge.

In un anno e mezzo di gestione, grazie alla volontà ed alla fede dell'onorevole Postiglione a cui, da questa Camera rendo omaggio, l'Ente ha dato l'acqua ad 11 abitati, mentre nei tre anni precedenti, cioè sotto il vecchio Consiglio di amministrazione, si era data l'acqua semplicemente ad 8 comuni. In un

anno e mezzo si sono dissetati ancora 180 mila abitanti, mentre nei tre anni precedenti non si era riusciti a dare l'acqua che a 45.584 abitanti.

Adesso l'Ente provvede ad intensificare gli impianti privati, che sono saliti ad ottomila, mentre sotto la gestione della Società erano soltanto 1.500; ora si dà impulso ai lavori di riparazione alla galleria principale e l'onorevole ministro sa che questi lavori assorbono quasi complessivamente i famosi 15 milioni, che per annualità si danno all'Acquedotto pugliese; ora si appaltano, in un sol anno, 30 milioni di opere per costruzioni; ora si comincia ad appagare le giuste richieste del Salento e della Capitanata, e si dà l'acqua a Foggia, ed a Cerignola, e si intensificano i lavori per Lucera, e si appalta il grande sifone del Salento per 60 milioni e, proprio ora, ciò è veramente doloroso, onorevole ministro, mentre ferve il lavoro, si pensa a togliere alle costruzioni oltre quattro milioni.

Si è dimenticato, lo ripeto, ciò che spende l'Ente per le riparazioni alla galleria principale?

In proposito, bisognerà pure un giorno che si assodino certe vecchie responsabilità, perchè, è deplorabile, onorevole ministro, che dopo che si sono spesi tanti milioni per l'Acquedotto, oggi se ne debbano spendere altri per le riparazioni, mentre si sarebbe potuto, con quei fondi, dissetare altre popolazioni, che attendono l'acqua come la manna celeste. (*Approvazioni*).

Richiamo anche l'attenzione dell'onorevole ministro su un'altra questione che riguarda particolarmente il Mezzogiorno: le opere pubbliche, che sono fatte dagli Enti locali. Questa non sarebbe la sede opportuna, per trattare questo argomento, che mi riservo di sviluppare, durante la discussione di altro bilancio.

Vi accennerò solo brevemente. L'onorevole ministro sa che da tempo i comuni nostri sono dissestati, ed in condizioni veramente dolorose, e tanto più dolorose diverrebbero se fosse mantenuta l'applicazione della legge che fissa il nuovo ordinamento stradale. Se così fosse molti comuni andrebbero al fallimento. Eppure essi debbono provvedere ad alcune esigenze inderogabili delle nostre popolazioni, molte volte ad esigenze, che derivano dalla stessa risoluzione di problemi statali.

Ora, come possono fronteggiare i comuni tante esigenze, se la Cassa depositi e prestiti non guarda con maggiore benevolenza e con larghezza alle loro richieste? Oggi la Cassa, e lo dimostrano le statistiche riportate nel bilancio degli interni, circa i mutui per opere igieniche, comincia a preoccuparsi del Mezzogiorno, ma indiscutibilmente, onorevoli colleghi, noi abbiamo il diritto di pretendere molto di più.

Una statistica del professore Caputo, sulla gestione finanziaria della Cassa depositi e prestiti ci dice che sino al 1920 l'Italia settentrionale versava risparmi in proporzione del 19,53 per cento, l'Italia centrale del 19,47 per cento, l'Italia meridionale del 40,51 per cento, le Isole del 61,61 per cento.

Un'altra statistica, pertanto (a me piace ricordare le statistiche vecchie per poter fare al momento opportuno, un confronto con le statistiche nuove), ci fa conoscere che dal 1901 al 1909 l'Italia settentrionale ha avuto dalla Cassa depositi e prestiti mutui per 213 milioni ed oltre 200 mila lire; l'Italia centrale per oltre 120 milioni, l'Italia meridionale per poco più di 89 milioni e le isole per 28 milioni e 600 mila lire. Tutto ciò costituiva purtroppo il sistema del passato. La sperequazione oggi va scemando.

Debbo riconoscere ora che infatti la Cassa depositi e prestiti comincia a guardare con altro occhio le richieste che pervengono dal Mezzogiorno; ma se, onorevoli colleghi, la sperequazione fin qui lamentata è il triste retaggio dei Governi passati, che succhiavano i quattrini ai contadini dell'Italia meridionale, depositati alle Casse postali per trasformarli in opere a profitto dell'Italia settentrionale, è necessario che ora, non dico si capovolga la situazione (mi guarderò bene dal pretendere che i capitali che sono investiti, per esempio, nelle Banche dell'Italia settentrionale, perchè i settentrionali investono più sulle Banche che sulle Casse postali, vengano nel Mezzogiorno), ma che si usi maggiore larghezza, in proporzione ai depositi effettuati, nel finanziamento delle opere pubbliche promosse dagli Enti delle nostre regioni. (*Applausi*).

E ora, dopo avere, onorevoli colleghi, accennato un po' a quelle che sono le miserie passate, le necessità presenti e dopo aver ricordato quelle che costituiscono le benemerienze di questo Governo, ritengo opportuno rilevare il bisogno di

disciplinare sia le nostre richieste, sia le stesse concessioni, gli stessi stanziamenti che il Ministero dei lavori pubblici fa. Fino a questo momento ho parlato da meridionale, e da meridionale che ha un po' la spina nel cuore, per i tanti torti, ai quali sono state fatte segno le nostre popolazioni; ma non posso dimenticare di essere innanzi tutto un italiano, e non posso quindi non preoccuparmi anche di altre necessità nazionali.

Dico perciò, onorevole ministro, che non mi meraviglierei, nè mi dispiacerei, nè potrebbero dispiacersene gli stessi colleghi del Mezzogiorno, se vedessi domani stanziare altri fondi, per nuove opere pubbliche nell'Italia settentrionale, se vedessi domani trasformate, per esempio, quelle che sono le strade magnifiche della Lombardia e del Veneto, in tante strade pavimentate, poichè indiscutibilmente quello sono regioni che, per il traffico, meritano di esser tenute in particolare considerazione, anche perchè costituiscono lo sbocco naturale, ai confini della Patria, delle nazioni confinanti; così come non potrei che applaudire all'impiego di nuovi capitali per le bonifiche nella valle Padana.

Se, dunque, nuovi stanziamenti si rendono necessari per l'Italia settentrionale, si facciano pure!

Ma, se è necessario che spariscano dai bilanci molte spese, che si continuano a fare, e che non hanno alcun carattere di urgenza, e che molte volte hanno invece carattere di lusso, o costituiscono un disegno assolutamente locale, di questa o quella regione del Nord, abituate a chiedere e ad ottenere facilmente, per privilegio inveterato, per consuetudine politica di questo o di quell'uomo di Stato, allora, onorevole ministro, io penso che non si debba esitare un sol minuto a negarle.

In Italia abbiamo pochi quattrini; dobbiamo quindi pensare a spenderli bene, ed in modo che rendano alla economia generale.

Quello che dico per il Nord, vale anche per l'Italia meridionale, nel quadro dei maggiori fondi da assegnarsi a quelle regioni.

Quando, onorevole ministro, vengono da lei Commissioni e Deputazioni a chiedere milioni per questa o quell'opera, in questa o in quella regione, io son sicuro che Ella si domanderà se tali opere rispondono ad un trascurabile interesse locale o a

quel programma di politica estera ed economica che Benito Mussolini ha tracciato per l'avvenire e per la grandezza della nostra Patria.

Il Governo ha dato a Bari il porto e noi gliene siamo grati; il Governo ha dato il porto ed i baresi hanno mostrato di essere consci di questo strumento che hanno avuto nelle mani, della missione nazionale che è loro affidata dall'Italia, provvedendo senza indugi, con molte iniziative locali, a potenziare quest'arma di espansione della nostra civiltà: la Camera di commercio italo-orientale, il punto franco, la istituenda Fiera del Levante stanno a dimostrarlo.

Vi sono, però, opere di iniziativa statale, che non possono essere trascurate, a meno che non si voglia dire che il Governo italiano abbia concesso il porto per soddisfare un modesto interesse locale, o per appagare una vecchia aspirazione più volte decennale.

Io penso che il Governo, se spende 96 milioni per opere che devono essere ultimate in dieci anni, si preoccupi, nello stesso tempo, di far sì che tali milioni non siano spesi male, ma anzi rendano il cento per cento, il mille per cento.

Ritengo, quindi, che lo Stato abbia interesse a mettere in piena efficienza, ad attrezzare completamente il porto di Bari, con quelle opere statali, che sono indispensabili, e che, Lei, onorevole ministro, conosce da tempo, per averle noi più volte prospettate.

Richiamo anzitutto la sua attenzione su un annoso problema: la trasformazione della Bari-Barletta, che deve occupare, con le sue pratiche, più di uno scaffale ministeriale.

Onorevole colleghi, pensate che la Bari-Barletta oggi, nell'anno di grazia 1924, non è che una piccola tramvia a vapore, la quale unisce comuni come Andria di 80.000 abitanti a Bari di 150.000, e che attraversa una serie di comuni di 30, 40, 50, 60 mila abitanti. La tramvia era stata appaltata, per 99 anni, ad una società belga, in un periodo in cui, evidentemente, i nostri antenati non comprendevano e non prevedevano quelli che dovevano essere gli sviluppi della civiltà e della società contemporanea. Ritenevano che quella ferrovia fosse sufficiente per i bisogni di quelle popolazioni. Essa si rivela, invece, oggi per quella che effettivamente è, per una vera ferrovia Decoville,

con vagoni, tipo carri bestiami, illuminati ancora con mezzi preadamitici.

È una cosa veramente dolorosa.

Ebbene, onorevole ministro, quei paesi, per quello che danno in tasse, in passione patriottica, in devozione al Governo, che ha saputo salvaguardare le istituzioni e la vittoria italiana, per tutto quello che rendono in ricchezza all'economia nazionale, hanno diritto di vedere questo problema una buona volta risolto.

L'onorevole Panunzio sa cosa costi alla nostra deputazione questo problema, quante preoccupazioni ci dia. Io chiedo, a lei, onorevole ministro, una assicurazione precisa: fra poco noi deputati del barese saremo da lei per prospectarle il problema nella fase conclusiva. Mi auguro di poter trovare, da parte sua, non benevolenza, perchè di ciò io non dubito; ma la decisiva volontà di far iniziare senz'altro i lavori di trasformazione, che devono essere portati a termine in un periodo massimo di due anni.

Accennerò ora alle opere statali, che si rendono indispensabili. Parlo innanzi tutto della direttissima Bari-Roma. Qui si è parlato di altre direttissime, si è parlato della direttissima Bologna-Firenze, ed in proposito si sono sollevate lagnanze. Io non sollevo alcuna lagnanza, perchè penso che quando si è iniziata un'opera, bene o male, sarebbe delittuoso non portarla a termine, perchè si sciuperebbero i milioni che sono stati impiegati.

Lo Stato deve quindi ultimare queste opere.

Però, le grandi trasversali, quelle che possono sembrare ferrovie di lusso, e non lo sono, non devono costituire un privilegio di quelle regioni che sono al Nord di Roma, ma una necessità della società contemporanea, per lo sviluppo di tutta l'economia nazionale, e quindi debbono avere un collegamento, un nesso organico tra di loro.

Bisogna in conseguenza costruire, senza rinvii alle calende greche, la direttissima Roma-Bari, che poi non è che la ferrovia Lucera-Campobasso-Cassino, e che si chiama impropriamente Roma-Bari, mentre si dovrebbe chiamare Molisana, dovendo avvenire la costruzione, particolarmente nel Molise, anche se allaccia il Lazio e la Puglia. Questa ferrovia è tale una necessità

nazionale, una necessità militare, economica, ed anche politica, per cui non credo opportuno dilungarmi, per prospettarne la indilazionabilità.

C'è un apposito comitato parlamentare, onorevole Ministro, che fra giorni verrà a prospettarle i termini precisi del problema. Voglio augurarmi che ella, non ci metterà in condizione, negandoci la benevolenza, di provocare alla Camera, con una interpellanza, una esauriente discussione, fra tutti i deputati delle regioni interessate.

Ci auguriamo invece, dopo aver ottenuto il suo assenso alla costruzione, dopo aver ottenuto l'inquadramento di tale ferrovia nel programma generale delle opere, di poterla pubblicamente additare alla riconoscenza dell'Italia meridionale.

Accennerò ad un'altra questione: la ferrovia Bari-Metaponto, la quale non è che lo sviluppo di un vecchio progetto, approvato ai tempi, in cui l'onorevole Riccio era Ministro dei lavori pubblici, e che comprendeva solamente i comuni di Bari, Bitritto, San Nicandro e Santeramo.

Ma, questa ferrovia, che nel primitivo progetto, rispondeva a funzioni essenzialmente locali, oggi si rivela una necessità interregionale, sia per i collegamenti della Calabria Jonica e della Basilicata con le Puglie, sia perchè inquadra il traffico dell'*hinterland* naturale del porto di Bari, di quel porto che è proteso verso l'Oriente e verso il quale dovrà incanalarsi gradatamente, parte considerevole dell'attività economica della stessa Italia settentrionale. I fatti daranno un giorno ragione a questo, che può sembrare un nostro ottimismo, ma che non è invece che la comprensione precisa dello svolgimento naturale dei fattori economici, storici, geografici e politici, che non si possono distruggere, che non si possono deviare, che nessun campanilismo, nessuna concorrenza potrà mai frustrare, perchè si impongono da sè, nel quadro generale dell'economica nazionale.

Devo rilevare, ancora, l'interesse che noi pugliesi abbiamo, a che siano tenute presenti le lagnanze e le preoccupazioni, le sollecitazioni e le raccomandazioni dei colleghi calabresi, per le ulteriori costruzioni delle linee calabro-lucane, perchè gran parte di queste ferrovie sono destinate a sboccare a Bari. La Puglia ha interesse a che queste ferrovie, per le quali si

spendono milioni e milioni, vengano, prima che ultimate nelle diramazioni, congiunte innanzi tutto a Bari. Sarebbe doloroso constatare che ci si preoccupi di contentare le spiegabili insistenze di un paese destinato ad essere congiunto da una deviazione, mentre si dimostra che la ferrovia Bari-Matera, non ha ancora l'allacciamento con le Calabro-lucane, mediante la costruzione del tronco Gravina-Irpina, richiesto anche dalla necessità di dare urgente lavoro alla classe numerosa dei contadini disoccupati di Gravina, già feudo bolscevico.

Per completare la serie dei problemi, che sono collegati al porto di Bari, dovrei accennare alla trasformazione radicale della stazione ferroviaria di quella città, ma di ciò sarà opportuno parlare diffusamente in altra sede.

Dirò solo, onorevoli colleghi, che appare incredibile che ad una città di 150 mila abitanti, che si valorizza e si potenzia, con lo spendere varie decine di milioni per il porto, si continui ad infliggere la penitenza e la mortificazione di essere servita da una stazione ferroviaria, dove solo l'abilità dei funzionari impedisce il ripetersi continuo delle disgrazie e concilia, nei limiti del possibile, le vertiginose esigenze del traffico merci e viaggiatori.

Mi permetto di richiamare ancora l'attenzione del ministro sulla congiunzione della ferrovia Barletta-Spinazzola con Genzano, cioè sulla congiunzione di una ferrovia della regione pugliese con una ferrovia del sistema Calabro-Lucano, onde possa disciplinarsi il traffico della Valle dell'Ofanto, verso il porto di Barletta, a soddisfazione delle giuste richieste di quella popolazione, così come richiamo la benevolenza del ministro sulla tramvia Corato-Trani, che rappresenta una esigenza indilazionabile di quelle cittadine patriottiche e laboriose. Non mi fermerò a parlare della ferrovia garganica, perchè autorevoli parlamentari, e specialmente l'onorevole Ungaro, che è iscritto a parlare, richiameranno l'attenzione del ministro su questo problema.

Dico un'ultima cosa, onorevoli colleghi, e concludo: dico che ad una città come Bari, che nel 1913 aveva quindicimila abitanti ed ora ne ha 150 mila: ad una città come Bari, che è divenuta venti o trenta volte maggiore di quella che era un secolo fa: ad una città come Bari che oggi, nel campo

dell'economia nazionale, è in uno dei primissimi posti; ad una città che prospera ogni giorno, che lavora, e che si occupa forse poco di politica, ma certo molto di affari; ad una città che ha l'onore di esercitare una funzione nazionale, non si possa e non si debba attrezzare l'avvenire, perchè, ciò facendo, si attrezzerebbe la rinascita del Mezzogiorno, e si comprometterebbe l'espansione della civiltà italiana in Oriente.

Io chiedo, onorevole ministro, che a quella città, che è all'avanguardia della rinascita del Mezzogiorno, si vada sempre più incontro, con la fede e con i capitali, affinchè essa possa maggiormente prosperare, per sè e per la Patria, affinchè possa più convenientemente servire gli interessi dell'economia nazionale. (*Applausi. Congratulazioni*).

Su un ordine del giorno relativo al raddoppio della linea Bologna-Brindisi

(Camera dei deputati, tornata del 27 marzo 1925)

PRESIDENTE. L'onorevole Crollalanza ha presentato il seguente ordine del giorno:

«La Camera, riconosciuta l'importanza nazionale del completamento del doppio binario Bologna-Brindisi, confida che il Governo vorrà disporre per la sollecita e generale intensificazione delle opere, cominciando col procedere all'armamento dei tronchi, ove furono eseguite le opere principali, e disponendo per le opere preliminari sul tratto Bari-Brindisi».

Ha facoltà di svolgerlo.

CROLLALANZA. Cercherò di essere breve, secondo la raccomandazione dell'onorevole Presidente, tanto più che il problema che illustrerò si raccomanda da sè. Eviterò anche di fare un quadro generale dei bisogni ferroviari del Mezzogiorno, poichè se qui alla Camera noi meridionali veniamo a parlare dei nostri bisogni, prospettandoli nel loro insieme, inquadrandoli in un piano organico, ci si accusa di chiedere troppo o di non saper chiedere; se invece veniamo a trattare una delle tante questioni che ci appassionano, allora non è difficile che ci sentiamo dire, da alcuni colleghi, che facciamo del campanilismo pericoloso.

Eviterò quindi di cadere sia nell'uno che nell'altro inconveniente, e mi occuperò di un problema essenzialmente nazionale;

il quale riguarda diverse regioni ed un tronco ferroviario che scendendo da Bologna a Brindisi, può considerarsi il cordone ombelicale fra l'Italia settentrionale e quella meridionale.

Però ritengo, onorevoli colleghi, che sia necessario chiarire un equivoco antipatico, nel quale si cade alcune volte in questa Camera, ed è doloroso dirlo, in questa Camera fascista.

Se qui si parla di interessi di zuccherieri, di industria pesante, di bonifiche padane, di triangoli, e non solamente nel campo politico, ma anche in quello tecnico, di direttissime, o di altre opere pubbliche del Nord, giustamente si afferma e si sostiene che si prospettino problemi nazionali; ma se noi meridionali, che indiscutibilmente facciamo parte di una buona grossa metà dell'Italia, veniamo a parlare di strade della Calabria, di acquedotti, di bonifiche nella Capitanata o nel Salento, di zone terremotate, di traffici coll'altra sponda, o di quello che costituisce l'essenza della nostra vita economica, cioè dell'agricoltura, e magari, difendendo l'agricoltura ci occupiamo del trattato commerciale con la Germania, allora ci si accusa di fare del campanilismo oppure dell'antagonismo pericoloso al rafforzamento dello spirito unitario della Nazione.

Ci si mette così in condizioni di preconetto verso la Camera, e si allontana la conoscenza e la comprensione dei nostri problemi. (*Commenti*).

Tutto ciò deve finire. Al Mezzogiorno, così come vuole il duce, bisogna rivolgersi con altro animo e con nuova mentalità.

Noi veniamo, in questa Camera, non come dei pezzenti che cercano la carità (*Segni di diniego - Commenti*), ma come gente che mette sul tavolo anatomico brandelli di carne viva, che son costati anni ed anni di dolore, vergognosi abbandoni, pietosi compromessi, e che dal chirurgo ormai attende la salute e la piena vitalità.

Sarà questo il modo migliore per rafforzare in Italia lo spirito unitario! (*Approvazioni*).

Prospettate queste premesse doverose, verrò dunque al problema, di cui intendo occuparmi.

Non è la prima volta che in questa Camera (se ne è occupato per il passato l'onorevole Salandra), si parla del raddoppio del binario tra Bologna e Brindisi.

Questi lavori rappresentano oggi il più importante problema ferroviario.

Noi possiamo considerare la ferrovia che da Bologna scende giù fino a Gallipoli, come la spina dorsale del sistema ferroviario italiano.

La necessità di questo doppio binario risultò alla stessa Società Adriatica, fin da quando fu costruita la ferrovia.

Lo stesso bisogno è stato riconosciuto dall'Amministrazione statale, che non indugiò ad intraprendere gli studi e che, in questi ultimi tempi, eseguì in questo o quel tratto anche delle opere.

L'amministrazione ferroviaria si preoccupò principalmente del raddoppio del binario, come inizio della messa in efficienza di tutta la grande linea, sui tratti: Ancona-Galleria Varano, Archi-Foggia, Santo Spirito-Bari, perchè quei tratti rappresentano il respiro indispensabile al movimento delle stazioni principali, che sono sulla linea.

Una voce a destra. Anche il tratto di Varano.

ROLLALANZA. L'ho ricordato!

La costruzione del doppio binario Bologna-Brindisi costituisce un'aspirazione decenne delle nostre popolazioni, ed è stata oggetto di numerosi voti al Governo da parte delle nostre Camere di commercio, di Enti, di amministrazioni provinciali e comunali, rappresentando una esigenza inderogabile, specialmente delle classi economiche.

Se si tiene presente che in alcuni mesi dell'anno, specialmente durante la campagna vinicola, o quella olearia, oppure nel periodo intenso delle esportazioni delle primizie, od infine di estate quando la stagione balneare è in piena efficienza sulle coste degli Abruzzi e delle Marche, la linea è congestionata, con grave danno dell'economia generale del Paese, si comprenderà la insistenza, con la quale le popolazioni adriatiche chiedono il completamento del doppio binario.

Ricordo inoltre alla Camera, onorevoli colleghi, che forse una delle ragioni principali per cui fu spostato lo sbocco della Valigia delle Indie da Brindisi a Marsiglia, fu la mancanza dei raddoppi del binario.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. No, no; è una questione della quale mi sono occupato profondamente.

CROLLALANZA. Sono state, è vero, prospettate dal Governo inglese e dagli organi interessati altre ragioni, che saranno validissime.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Furono varie.

CROLLALANZA. Non esclusa la guerra, ma indiscutibilmente, onorevole ministro, se noi avessimo già raddoppiato il binario, cessata la guerra, saremmo stati in ben altre condizioni per poter richiedere che la Valigia delle Indie ritornasse al suo vecchio sbocco.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Nei riguardi della Valigia delle Indie l'Amministrazione ferroviaria era pronta a fare qualunque sacrificio, perchè tornasse a Brindisi.

CROLLALANZA. Il maggiore sacrificio consiste precisamente nel raddoppio del binario. Ho già detto che la linea, specialmente nel tratto pugliese, è congestionata, sia per il traffico con l'Alta Italia, che per quello con Napoli e Roma. In alcuni periodi dell'anno, quando c'è la campagna del vino o dell'olio la congestione raggiunge il massimo.

La Valigia delle Indie...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. La Valigia delle Indie non ha mai subito ritardi sulle nostre linee fino a che è andata a Brindisi. È andata benissimo, tanto che il Governo inglese non ha mai potuto eccepire niente. Vi sono altre ragioni...

CROLLALANZA. Non lo escludo. Oggi però non si può più andare avanti con lavori a spizzico in questa o quell'altra regione.

Occorre la ripresa generale delle opere su tutta la linea, da Ancona a Bari, sia procedendo all'armamento, dove sono state

eseguite le opere di arte e le sedi, sia iniziando le opere preliminari ove mancano completamente.

Tale necessità è resa più impellente dalla importante funzione economica che la stessa linea è chiamata ad esercitare, di fronte all'altra sponda, di fronte all'Oriente. (*Approvazioni*).

Noi siamo ammaestrati e sospinti dalla guerra.

Fu anche detto nel passato che il raddoppio ferroviario Bologna-Brindisi potesse anche non essere la più utile delle costruzioni ferroviarie, tenuti presenti i pericoli cui è esposta tutta la nostra costiera. La guerra ha dimostrato invece che la costa nostra con i treni armati si difende egregiamente. Quindi anche la vecchia preoccupazione non ha più ragion d'essere. Ma la guerra ha dimostrato anche un'altra cosa: che per poter svolgere un intenso traffico militare e per avere i treni armati in continua efficienza, sulla linea adriatica ad un solo binario, bisogna posporre le esigenze del commercio. Ciò vuol dire che in periodi eccezionali quella linea, per i bisogni sia commerciali che militari, non è più in condizioni da poter funzionare con un solo binario.

Ciò che sovrasta, però, su tutte le considerazioni è il problema d'Oriente. Io sento parlare, e non ne sarò geloso come barese, del porto orientale di Ancona.

Ammetto che quel porto o altri secondari dell'Italia centrale possano avere un simile compito, che è riservato in gran parte a Bari ed alla Puglia.

Tutti questi sbocchi, tutte queste necessità, che si delineano sulla nostra costa, non possono che affermare una grande verità, che da tempo vado ripetendo, e cioè che la economia italiana gravita oggi essenzialmente e fatalmente verso l'Adriatico. Noi dobbiamo quindi potenziare la struttura ferroviaria e marittima sul versante adriatico, per mettere in condizioni l'economia nazionale di lanciarsi arditamente nelle competizioni del Mediterraneo, ove già altre nazioni, in condizioni più fortunate di noi, ci contendono il passo, allo scopo di impedirci la ripresa di quel primato, che abbiamo già altre volte avuto in Levante. (*Approvazioni*).

Ma si dice, onorevole ministro, che il bilancio non consente di poter procedere ad una ripresa generale di queste opere, e quindi bisognerebbe continuare nel sistema passato, proceden-

do nei lavori a spizzico. Ciò, se, indiscutibilmente, rappresenta un passo avanti, sia pure di lumaca, non risolve il problema, nè dal punto di vista tecnico, nè da quello economico perchè, onorevole ministro, pensi che ogni ritardo nella costruzione del doppio binario tra Bologna e Brindisi, è un danno incalcolabile che si apporta alla rinascita del Paese.

Ora è buona economia fare delle grandi spese, quando queste grandi spese, a breve scadenza, son destinate a rendere il mille per cento. Quindi insisto perchè non si proceda nel sistema, adottato fino ad oggi, dei lavori saltuari nel tratto Foggia-Bari, o Galleria di Varano-Ancona, o in questa o in quell'altra zona, ma si riprendano generalmente i lavori su tutta la linea e si stanziino in bilancio i fondi necessari.

Con lo sviluppo completo delle opere non solamente si fronteggiano i bisogni delle popolazioni costiere, ma si servono gli interessi della intera nazione.

Attualmente lo stato dei lavori, onorevole ministro, è questo: sul tronco Ancona-Galleria di Varano è già stata eseguita la sede stradale e sono state costruite le opere d'arte: mancano i lavori di armamento. Dalla Galleria di Varano a Osimo non si è fatto nulla. Da Osimo a porto Civitanova c'è già la formazione della sede e sono eseguite le opere d'arte; lo stesso dicasi da Cupra Marittima a Grottammare. Da Grottammare a San Benedetto non si è costruito che un ponte. Da San Benedetto a porto d'Ascoli sono fatti gli spostamenti di terra e le opere d'arte, ma non si è proceduto all'armamento. Sul tratto porto d'Ascoli-San Severo, non si è fatto nulla. Sul tratto San Severo-Archi, sono espletati i lavori di terra e le opere d'arte, ma mancano quelli di ampliamento delle stazioni e di armamento della linea. Sul tratto Archi-Foggia manca solo l'armamento. Il tratto Foggia-Incoronata è completamente eseguito. Sul tratto Incoronata-Bari, si è proceduto alla costruzione della sede stradale. Inoltre si sono eseguite le opere d'arte sul tronco Incoronata-Barletta e su quello Molfetta-Bari, ma tali opere sono ancora da farsi sul tratto Bisceglie-Molfetta. Ora è necessario che sul tronco Incoronata-Bari, dove i lavori stradali sono compiuti e mancano solo poche opere d'arte, si proceda senz'altro all'armamento della linea che importa una spesa complessiva di 50 milioni.

Onorevole ministro, lo so, siamo d'accordo: noi dovremmo sempre rivolgere i nostri discorsi all'onorevole De' Stefani, anche quando non si parla sul bilancio delle finanze...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. L'ho già fatto.

ROLLALANZA. ...Sono convinto che l'onorevole Ciano è compenetrato perfettamente di quello che chiediamo, ma bisognerebbe che se ne compenetrasse anche l'onorevole De' Stefani; altrimenti i quattrini non vengono fuori...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ne è compenetrato anche lui.

GAI SILVIO. In teoria!

ROLLALANZA. Onorevole ministro, la spesa complessiva pel completamento del doppio binario da Bologna a Bari è preventivata in 330 milioni di lire. Effettivamente è una cifra considerevole, ma tale da non dover spaventare la Camera, nè tanto meno il Governo, se si considera che non più tardi di due settimane fa abbiamo approvato la conversione in legge di un decreto che stanziava altri 100 milioni per la direttissima Bologna-Firenze, opera necessarissima, ma certo meno redditizia alla economia nazionale, e comunque interessante un numero inferiore di regioni.

Mi sembra poi sia giunto il tempo, onorevoli colleghi, di preoccuparsi della ulteriore esecuzione della grande opera, nel tratto Bari-Brindisi, poichè su quel tratto si è ancora nel campo degli studi e non si sono fatti neppure gli espropri. Sono lieto di dover sottoporre io, all'attenzione del ministro, la necessità del prolungamento di quel tratto di linea, poichè sono barese e non brindisino, e quindi non vengo a fare questione di carattere locale: l'interesse del porto di Brindisi riguarda l'economia generale del paese, oltre che quello della regione.

Sulla linea Bari-Brindisi vi sono centri industriali di primissimo ordine, come Monopoli; vi sono centri pescherecci, di notevole importanza, come Mola; vi è un porto di importanza

eccezionale, quale Brindisi che, con Bari, si assomma il compito di una funzione di primissimo ordine verso l'Oriente.

Si sbaglierebbe, quindi, nel voler limitare il doppio binario fino a Bari.

La direttissima Bologna-Brindisi, quando fosse eseguita fino a Bari, non agevolerebbe il ripristino della Valigia delle Indie attraverso l'Italia e non completerebbe l'ossatura principale del sistema ferroviario italiano.

Ed avrei finito su questo problema.

Credo che non debba spendere altre parole, per richiamare l'attenzione del ministro il quale, indiscutibilmente, è compenetrato della necessità che ho prospettato.

Il raddoppio del binario Bologna-Brindisi è il problema fondamentale ferroviario dell'Italia di oggi e rappresenta forse la valvola dello sviluppo economico del nostro Paese, essendo il rapido strumento di collegamento tra l'industria del Nord e l'agricoltura del Sud, nonché lo sbocco naturale dell'Europa centrale verso l'Oriente.

Raccomando perciò senz'altro questo problema, onorevole ministro, alla sua intelligenza, alla sua benevolenza, al suo cuore di uomo di Stato e di soldato.

Dico anche al suo cuore di soldato, perchè lei, che ha fatto la guerra in Adriatico, conosce certamente la febbre di passione e di attività che caratterizza le nostre popolazioni costiere, meravigliose sia nello slancio patriottico che nell'ordinamento dei traffici e del commercio (*Approvazioni*).

Desidero richiamare poi l'attenzione del ministro su un altro aspetto del problema ferroviario, che riguarda la nostra regione, e cioè sulla condizione in cui si trovano le stazioni ferroviarie da Foggia a Brindisi, ed oltre.

Quelle stazioni sono presso a poco nelle condizioni in cui si trovavano allorchè furono costruite; eppure servono comuni, quali Barletta, Bisceglie, Trani, Molfetta, Giovinazzo, Mola, Monopoli, Brindisi, che sono indiscutibilmente in continuo sviluppo economico e che danno un traffico di merci e viaggiatori in continuo aumento.

Nulla si è fatto, in questo campo, tranne che l'ordinaria manutenzione, o quei piccoli lavori indifferibili che sono stati suggeriti dagli stessi tecnici della Amministrazione; eppure vi

sono delle proposte che rispondono ai giusti voti espressi dalle popolazioni e che non trovano ancora attuazione.

Non vorrei che rimanessimo nel campo degli studi, onorevole Ministro. Ci sono stazioni, che non ancora hanno un adeguato piano di carico e scarico: cito Monopoli dove, in dieci anni, si sono create un numero considerevole di industrie, che prima non esistevano.

La stazione, però, è sempre quella.

Queste non sono pretese esagerate delle popolazioni; sono necessità, che non si possono più dilazionare.

Confido quindi che l'onorevole ministro vorrà preoccuparsi anche di questo aspetto del nostro problema ferroviario.

E trascurò, per concludere, di accennare a quelle che sono le condizioni generali del movimento ferroviario del Mezzogiorno; trascurò di proposito, perchè vorrei evitare alla Camera una esposizione dolorosa. Tale esposizione mi costringerebbe naturalmente a dire che all'infuori della linea Foggia-Brindisi, cioè dello schienale del sistema ferroviario italiano, tutti gli altri tronchi, anche quelli di importanza eccezionale, come quello Bari-Taranto, che collega Roma ad una grande base navale, sono in condizione pietosissime per orari, per coppie di treni, e per materiale messo a disposizione.

Tutto questo, onorevole ministro, non può durare. Noi del Mezzogiorno non dobbiamo rappresentare il magazzino, dove si mettono i ferri vecchi.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Contro questo protesto! Non posso permettere che si dica questo, perchè non risponde a verità!

CROLLALANZA. Permetta, onorevole ministro. Sono costretto, a dover insistere su quello che ho detto precedentemente. Gradirei che, nei suoi viaggi, si ricordasse di attraversare, per esempio, la linea Gioia-Rocchetta-Sant'Antonio, la Spinazzola-Barletta o anche la Bari-Taranto, s'intende non con il direttissimo di Roma!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. E allora vada sulla Massa-Follonica e sulla Campiglia-Piombino, e troverà che il materiale non è diverso!

CROLLALANZA. Onorevole ministro, lei non vorrà mettere alla stessa stregua il tratto Bari-Taranto, che ha importanza nazionale, con quelli cui ha accennato.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non ci sono mica le direttissime dappertutto!

CROLLALANZA. E io ho finito, onorevoli colleghi: ma, prima di chiudere queste mie osservazioni, voglio richiamare l'attenzione della Camera sulla importanza eccezionale che oggi rappresenta la Puglia in Italia.

Oggi noi siamo lieti di poter venire qui a parlare, non solo a nome della nostra regione, ma a nome anche degli interessi nazionali, che ci sono stati affidati.

La funzione nazionale di Bari è stata compresa e riaffermata da Benito Mussolini. Questo va a suo titolo di vanto, e noi gliene siamo grati.

Ritengo però, che tale funzione non potrebbe potenziarsi se non trovasse concordi i Ministeri tecnici nell'apprestare i mezzi per fare di Bari e della Puglia veramente quel ponte gittato nell'Adriatico, verso il Mediterraneo, senza del quale non sarà possibile una effettiva ripresa della espansione della nostra civiltà nel Levante. (*Applausi*).

**Sul disegno di legge:
Stato di previsione della spesa
del Ministero dei lavori pubblici,
per l'esercizio finanziario
dal 1° luglio 1925 al 30 giugno 1926**

(Camera dei deputati, tornata del 2 aprile 1925)

PRESIDENTE. [...] Capitolo 78. Escavazione dei porti dell'Italia meridionale ed insulare, lire 6.800.00.

Sul capitolo 78 ha chiesto di parlare l'onorevole Crollalanza.

Ne ha facoltà.

CROLLALANZA. Ritengo, onorevole ministro, che i fondi che sono stati stanziati quest'anno per la manutenzione e l'escavazione dei porti del Mezzogiorno d'Italia siano assolutamente insufficienti; se si considera che nel bilancio 1924-25 gli stessi fondi non permisero all'Amministrazione statale di provvedere alla manutenzione e alla escavazione dei porti di gran parte del Mezzogiorno, e particolarmente nella regione pugliese, ove i porti si insabbiano facilmente per le correnti dell'Ofanto.

In un periodo eccezionale come questo, nel quale si stanziavano vari miliardi per dare impulso alle opere pubbliche e particolarmente nelle regioni del sud, non si possono non aumentare i fondi per mettere in efficienza le opere marittime che esistono, e che minacciano di andare in rovina.

Mi guarderò bene dal citare casi speciali indipendenti dalla volontà di questo ministro, sempre premuroso verso il Mezzogiorno; dirò solo che i porti della provincia di Bari, sono, per la maggior parte, completamente abbandonati. Eccezionalmente si sono avuti casi di dragaggio, o opere di rafforzamento delle dighe in qualche porto più importante.

Pregherei l'onorevole ministro di guardare se non sia il caso di aumentare i fondi per questi capitoli del bilancio, perchè io penso che otto milioni per la manutenzione e sei milioni e 800.000 per le escavazioni dei porti sarebbero appena sufficienti ad una parte della sola costa pugliese, e dovrebbero invece servire a fronteggiare i bisogni di tutta la costa dall'Abruzzo alla Campania.

Confido quindi che l'onorevole ministro vorrà compenetrarsi di quanto ho esposto.

Giacchè sono in tema di porti, parlerò anche sul capitolo 131, che riguarda le opere marittime nell'Italia meridionale ed insulare.

Nel bilancio in discussione, nella parte straordinaria, per le opere marittime, sono stanziati 35 milioni e 800 mila lire. Si ha così una somma di 32 milioni in meno dello stanziamento precedente.

Non sarà certo sfuggito al ministro che dall'attuale stanziamento dei 35 milioni bisogna toglierne già 22 per il Regio decreto 20 gennaio 1924, che riguarda le opere portuarie di Napoli, e sei per il decreto 16 novembre 1923 che contempla gli impegni di esercizio per le opere portuarie di Bari.

In complesso 28 milioni, sui 35 milioni e le 800 mila lire sono già impegnati per i due maggiori porti del Mezzogiorno.

Sono d'accordo con l'onorevole ministro e col relatore quando dicono che dobbiamo preoccuparci dei grandi porti, o meglio che non dobbiamo creare troppi grandi porti; ma ciò non deve farci dimenticare o trascurare la politica dei piccoli porti, che è quella che ha dato una storia alla marineria italiana, e permette a noi oggi di poter guardare al Levante, con un panorama molto più vasto.

È opportuno ricordare che in un lungo periodo di tempo sono stati in gran parte i piccoli porti e le cittadine da essi servite che hanno fatto la politica marinara, e che nei venti anni

precedenti alla guerra, hanno colmato le lacune della politica estera, in Adriatico e nel Mediterraneo. Io ripeto questa che può sembrare una bella frase, ma è una profonda convinzione mia; e cioè che hanno giovato più alla nostra politica estera in Oriente i piroscafi della società Puglia, per l'opera d'italianità che spiegavano in Adriatico, o le paranze e gli altri velieri che da Bari, da Molfetta, da Venezia e da altri porti adriatici, sotto l'egida di San Nicola o di San Marco si spingevano arditamente nel Jonio e nel Mediterraneo, fin nell'Asia Minore, che non le note, molte volte rimaste inevase, e la politica dalle mani nette e delle rinunzie, che ha caratterizzato certi periodi oramai storici della nostra diplomazia.

E allora, onorevole ministro, se è vero tutto ciò; se è vero che un'iniziativa che si è affermata in Italia, quella della «Ricognizione litoranea», promossa dal collega in giornalismo Giacchetti, ha trovato il plauso del presidente del Consiglio, di 500 sindaci della costa Adriatica del Jonio e del Tirreno, nonchè di varie Amministrazioni comunali e provinciali e di Camere di commercio dell'interno della penisola, tutti concordi nel ritenere che l'avvenire economico dell'Italia è sul mare se la passione per il mare non è più privilegio di pochi, ma lo stato d'animo di tutta la popolazione, allora dobbiamo preoccuparci di fare non solo la politica dei grandi porti, per gli sviluppi economici oltre Oceano, ma anche la politica dei piccoli porti, la politica del piccolo cabotaggio, che è gloria della marina mercantile italiana.

Mediante quella politica la nostra flotta mercantile aveva una volta il terzo o il quarto posto nella marina mercantile mondiale; oggi non più, perchè i porti (e mi fermo a quelli di gran parte della costa adriatica) sono insabbiati, oppure hanno in alcuni tratti banchine cadenti, o addirittura sono trasformati in campi ginnastici.

Feci già presente, infatti, all'onorevole ministro che il terzo porto peschereccio dell'Adriatico, quello di Mola, oggi è una grande palestra di alghe, dove gli scolari giuocano a *foot ball*.

Questo porto, per il quale il Governo attuale premurosamente ha cercato di provvedere, con uno stanziamento straordinario, deliberando la costruzione di una diga, questo porto, per nove mesi dell'anno è ostruito dalle alghe. Di

conseguenza la città, che ha 120 paranze, capaci di dare una forte produzione peschereccia, è costretta a vedere i due terzi delle proprie imbarcazioni lavorare sulle coste della Grecia, della Tunisia, dell'Algeria, poichè poche sono le imbarcazioni privilegiate che possano attraccarsi nel porto.

A Monopoli poi, nonostante lo sviluppo industriale di quella città il porto non ha ancora la sua completa efficienza, per la mancanza delle banchine e per la presenza delle secche. Lavori urgenti, come ella sa, attendono anche i porti di Molfetta, di Bisceglie, di Trani. Io confido, perciò, onorevole ministro, che i fondi stanziati nella parte straordinaria del bilancio, cioè i 35 milioni e 800 mila lire, saranno aumentati.

Qualora non fosse possibile prego il ministro di destinare gran parte dei fondi disponibili alle opere più urgenti dei porti di Terra di Bari, che hanno la possibilità di rendere grandi servizi alla economia nazionale.

Io non chiedo la costruzione di nuovi porti, onorevole ministro; chiedo soltanto che i porti esistenti siano attrezzati, e non con grue o con silos, ma con cassoni, che impediscano alle mareggiate di abbattere i moli, e con draghe che li puliscano dalla sabbia e li liberino dalle secche.

Onorevole ministro, ella che è veneziano, che sente la passione del mare, che sa il fervore di attività della gente pugliese, l'ardimento, la costanza dei nostri marinai, son sicuro si compenetrerà di queste esigenze e guarderà con benevolenza e chiaroveggenza le richieste che mi permetto di fare a nome della mia terra (*Approvazioni*).

**Sul disegno di legge:
Disciplina giuridica dei rapporti collettivi
del lavoro (*)**

(Camera dei deputati, tornata del 9 dicembre 1925)

PRESIDENTE. [...] La facoltà di parlare spetta all'onorevole Crollalanza.

CROLLALANZA. Onorevoli colleghi, dopo la smagliante orazione di Paolo Orano, ed i discorsi dei colleghi Bovio e Lanzillo, può sembrare presunzione la mia di parlare sulla disciplina giuridica dei rapporti collettivi di lavoro, dall'alto di questa tribuna, che può raffigurarsi ad un vascello, navigante fra gli scogli dell'aula. Mi affido alla benevolenza ed alla sopportazione dei colleghi, e modestamente enuncio le mie osservazioni sul disegno di legge.

Questa legge è l'ultima, in ordine cronologico, tra le riforme fasciste, ma indiscutibilmente è la più importante, per la portata politica, sociale ed economica, e perchè, certo, è quella che maggiormente trasforma l'ordinamento dello Stato. Deve essere titolo di vanto per questa Camera, che giustamente è stata

(*) Il disegno di legge (*stampato* n. 624) fu approvato dalla Camera nella seduta del 12 dicembre 1925, definitivamente dal Senato nella seduta dell'11 marzo 1926, e divenne la legge 3 aprile 1926, n. 563.

chiamata la Costituente della rivoluzione fascista, varare questa legge, la quale rappresenta indiscutibilmente quanto di meglio e di più si poteva fare nel campo della legislazione sociale.

Onorevoli colleghi, sono convinto che, con l'approvazione della odierna legge, la Costituente fascista consegna alla storia e alla civiltà dei popoli una tavola fondamentale della legislazione sociale, che sorpassa tutti i tentativi che sono stati fatti in materia in Italia, ed innanzi tutto, quanto la legislazione straniera ha fino adesso codificato, nel campo della legislazione del lavoro.

Solo Mussolini, che ha vissuto la sua vita giovanile tra le masse, e ne ha conosciuto le virtù ed i difetti; che ha materiato la sua esperienza nella vita delle organizzazioni, poteva darci un disegno di legge che, con la collaborazione di colui che giustamente può chiamarsi il legislatore della rivoluzione fascista, oggi mette l'Italia, come poc'anzi dicevo, al primo posto fra le Nazioni più progredite.

La bontà della legge, del resto, è stata rilevata dagli stessi avversari in buona fede che l'hanno riconosciuto, sia pure a denti stretti e sia pure con riserve. Essi non hanno potuto non dichiarare che, in fondo, la riforma rappresenta qualcosa che, per il passato, poteva essere follia sperare.

Le polemiche che si sono svolte ci dicono chiaramente quale sia lo spirito degli avversari in buona fede o di quelli, fra di loro, che furbescamente sanno precorrere i tempi, e tentano di insinuarsi, di inserirsi nelle file del fascismo, in un'avvenire più o meno prossimo o lontano.

In fondo, con questa legge, noi contrapponiamo la mentalità e lo stile dello Stato fascista alla mentalità e allo stile dello Stato liberale.

Io non starò qui a ripetere alla Camera quella che è stata la mentalità di ieri, nel campo della legislazione sociale.

I vari Governi liberali, che si sono succeduti fino alla marcia su Roma, hanno, in un primo tempo, cercato di ostacolare la formazione delle organizzazioni operaie, perchè avevano paura dell'elevamento delle masse. Ma, quelle formazioni, come è stato lucidamente illustrato nella relazione, che accompagna il disegno di legge, dovevano necessariamente consolidarsi e trionfare sulla mentalità, semplicemente reazionaria, della classe dominante che, in quell'epoca, dirigeva le sorti d'Italia.

A quella che fu la reazione di un primo momento, con il trionfo delle organizzazioni, non tardò a succedere il lungo periodo della indifferenza e dell'agnosticismo. Lo Stato liberale diventò abulico, cercò d'ignorare le vertenze tra capitale e lavoro, ed intervenne semplicemente per far da carabiniere e per garantire l'ordine pubblico.

Quale contributo il partito liberale e la democrazia abbiano portato all'elevamento delle classi operaie noi ignoriamo ancora!

Solamente il fascismo, col suo dinamismo, con la sua concezione larga, aperta ad ogni evoluzione sociale, poteva contrapporsi energicamente alla mentalità suicida e, in un primo tempo, distruggere quelli che furono i covi delle organizzazioni operaie, non più formazioni di interessi economici, di elevamento morale, ma centri pericolosi di sovversivismo politico che, alle volte, s'imponevano anche nel campo della politica estera, riuscendo persino a far commettere dei delitti di lesa patria, come l'abbandono di Valona. (*Applausi*).

Solamente il fascismo poteva affrontare in pieno il problema, e, schiantate le organizzazioni, che erano uscite dalla loro funzione eminentemente economica e morale, ricondurle all'ossequio, alla subordinazione degli interessi delle categorie di fronte a quelli sovrani della Nazione. (*Approvazioni*).

Il fascismo, quando non era ancora al Governo, affermò, scendendo nelle piazze, che lo sciopero nei servizi pubblici non doveva essere permesso, e per stroncarlo non esitò a fronteggiarlo, anche con la violenza, così come imponeva l'interesse supremo della Nazione.

Il fascismo disse che capitale e lavoro non dovevano più guardarsi in cagnesco, ma stringersi la mano, per contribuire non solamente all'avvenire delle classi operaie ed al miglioramento della produzione, ma all'elevamento della stessa economia nazionale.

Fu il fascismo che, infine, consacrò, con il sacrificio di molte giovani vite, il diritto della Nazione a mettersi al disopra di tutti gli interessi ed a guidare le varie branche dell'attività nazionale, per farle convergere ad un unico fine: al benessere collettivo, al miglioramento, al potenziamento dell'economia italiana.

Questa legge non può non essere approvata da quanti, fuori anche dalle organizzazioni dei datori di lavoro o dei lavoratori, guardano, con interesse e simpatia, al rivolgimento che il fascismo sta portando nella legislazione italiana; e certamente sarà benevolmente seguita ed accolta da quei datori di lavoro che vedono finalmente sanciti, con legge dello Stato, quelli che furono i postulati fondamentali del fascismo, le tavole programmatiche del nostro partito.

Oggi i datori di lavoro sanno che il capitale è preservato da qualsiasi prepotenza o violenza; sanno che lo Stato vuole che la produzione sia migliorata, e vedono in esso il propulsore maggiore dell'incremento della produzione; ma, naturalmente, questa legge non può trovare il favore di quei datori di lavoro, specialmente nel campo agricolo, che hanno guardato al fascismo, in un primo tempo, come ad un movimento di distruzione delle organizzazioni operaie, a carattere sovversivo, e che non gli perdonano di averne create altre a carattere nazionale.

È inutile nascondere: per parecchi che hanno vissuto, e forse vivono ancora, nei margini del partito, il fascismo dovrebbe rappresentare la guardia bianca della borghesia, il carabiniere della proprietà, anche se questa è improduttiva, anche se il proprietario è un parassita della Società ed un assenteista della produzione.

Noi non abbiamo mai inteso in questo modo il fascismo; e per fortuna allo stesso modo non lo intende il maggior numero dei datori di lavoro che sono con noi. Costoro guardano al grande fenomeno storico, come al benefico creatore della armonia fra capitale e lavoro, inteso come forza dinamica, che riporta nelle stesse leggi economiche e sociali il lavoro ed il capitale, con giovamento notevole della produzione, fonte di ricchezza e prosperità della Nazione.

Ma non bastava al sindacalismo fascista l'aver raggiunto le posizioni dominanti, nel campo del lavoro e della produzione; non bastava ad esso avere affrontato il problema e averlo imposto all'opinione pubblica nazionale. Occorreva che questi principî, che questa pratica di tre anni del sindacalismo fascista fossero codificati in una legge; occorreva che i maggiori inconvenienti verificatisi fossero eliminati, ed innanzitutto, che

fosse impedita la concorrenza fra organizzatori e organizzatori, fra quelli che promettevano il paradiso e quelli che promettevano il purgatorio, fra questi e coloro che, infine, prospettavano l'inferno, come il mezzo logico per poter salire, attraverso il purgatorio, al paradiso terrestre.

Occorreva dar veste giuridica ai sindacati, per evitare il ritorno alla nostra pratica sindacale dei primi tempi, fatta anche di forza e di violenza, per vincere la caparbietà e l'incomprensione di coloro che tenterebbero ancora di sbarrare la strada ai diritti della Nazione; ed occorreva, innanzi tutto, assicurare l'efficacia ai contratti di lavoro.

Spesse volte il sindacalismo fascista è riuscito a superare vertenze alquanto scabrose fra capitale e lavoro; spesse volte il sindacalismo fascista è riuscito a migliorare le condizioni economiche e morali delle classi lavoratrici e, nel tempo stesso, a garantire le esigenze della classe capitalista, creando una armonia d'interessi; ma in alcuni casi, sia pure in pochi, questi accordi, questi compromessi sono stati frustrati perchè, o da una parte, o dall'altra, coloro che avevano sottoscritto i patti, sono venuti meno ad essi.

Quindi occorreva dar veste giuridica ai sindacati, ottenere l'unità sindacale e garantire l'efficacia ai contratti di lavoro; ma per raggiungere tutto ciò non bastava riconoscere il sindacalismo e creare l'unità sindacale, mezzo efficace per impedire la corsa al più rosso, sia pure fra i rappresentanti di Cristo e quelli del diavolo; ma era indispensabile istituire la magistratura del lavoro.

Oggi, per volere del Duce, e per sapienza del legislatore benemerito del fascismo, di Alfredo Rocco, per consenso stragrande della XXVII legislatura, che ha già approvata, prima di dare materialmente il proprio voto, questa legge, oggi si è giunti al riconoscimento giuridico dei sindacati, alla efficacia dei contratti collettivi di lavoro, alla magistratura del lavoro, e conseguentemente, al divieto dello sciopero.

Farò sulla legge alcune osservazioni.

Per quanto riguarda il riconoscimento giuridico dei sindacati io ritengo che sia un errore voler riconoscere semplicemente la Confederazione dell'industria italiana. La Confederazione dell'industria rappresenta una parte, la più cospicua, la più importante dell'industria italiana, ma non la rappresenta tutta.

Noi abbiamo altri 8 milioni di produttori che logicamente tendono a costruirsi in una Confederazione della media e piccola industria, che ha funzioni quasi sempre diverse, ed alle volte contrastanti con la grande industria; che spesso è l'espressione di un'industria speciale, altamente benemerita, dell'industria artistica, di un'industria che è il logico sviluppo di quello che fu una volta l'artigianato.

Ritengo che sarebbe opportuno, senza venire meno al patto di palazzo Vidoni, riconoscere anche la nuova Confederazione. Sarebbe un errore, del quale potremmo pentirci, chiudere questa porta, e non andare incontro a quelle che sono le giuste aspirazioni di talune correnti dell'economia nazionale. (*Approvazioni*).

Io sono poi pienamente d'accordo con la Commissione nel ritenere che debba considerarsi superato il sindacalismo misto. Bisogna che tutte le branche dell'attività economica nazionale si incasellino distintamente in quelle che sono le logiche organizzazioni. Il Sindacalismo misto, del resto, per quello che rappresenta nella stessa legge, non può che avere una parte secondaria. Varrebbe la pena di ignorarlo.

Così io ritengo eccessivamente rigida, la formula del non riconoscimento dei Sindacati degli Enti locali. Possiamo essere tutti d'accordo nell'ammettere che le organizzazioni sindacali, che raccolgono i dipendenti dello Stato, abbiano una speciale legislazione; ma per i Sindacati degli Enti locali, delle provincie, dei comuni, ed ora anche dei Consigli dell'economia nazionale, penso che il riconoscimento non debba essere negato.

I preconcetti, che si sono manifestati in questo campo, non hanno ragione di essere, perchè già attualmente, sia pure nelle singole vertenze, i dipendenti dei comuni o delle provincie, in caso di controversie con le rispettive amministrazioni, hanno facoltà di ricorrere alla Giunta provinciale amministrativa, arrivando fino alla Cassazione.

Perchè dobbiamo ammettere che ci possa essere una ingiustizia, una incomprensione da parte di quelle Amministrazioni verso alcuni dipendenti, e non ci possa essere un fenomeno di incomprensione, di caparbieta verso tutti i dipendenti di questa o quella Amministrazione.

Il fascismo ha migliorato le condizioni dei dipendenti degli Enti locali, ma possiamo trovare qualche amministrazione che, o per beghe locali e per insensibilità sociale, finisca coll'irrigidirsi in un atteggiamento di negazione continua, nei riguardi dei propri dipendenti. Allora mancherebbe il modo di dar ragione a quelle categorie di lavoratori.

Penso che potrebbe trovarsi un espediente, potrebbe cioè eventualmente inserirsi, in questi casi, nella magistratura del lavoro, un rappresentante del prefetto o della Giunta provinciale amministrativa. Esso, secondo lo spirito della legge, garantirebbe gli interessi generali della collettività amministrata, ma li concilierebbe con quelli dei dipendenti degli Enti locali.

Comunque, nel caso che queste mie osservazioni non fossero accolte dall'onorevole ministro, io lo pregherei di volersi attenere all'emendamento proposto dalla Commissione.

Circa la istituzione della Magistratura del lavoro, io sono perfettamente d'accordo che sarebbe un errore creare una magistratura *ad hoc*; e quindi bisogna prendere gli elementi che devono costituire le sezioni di Corte d'appello dalla magistratura ordinaria. Però vorrei, per evitare gli inconvenienti che già si verificano, e che praticamente sono stati riscontrati per i problemi demaniali, che questi magistrati, pur provenendo dalla magistratura ordinaria, fossero unicamente destinati alla magistratura del lavoro.

Questa unica destinazione, non distratta da altre occupazioni, inerenti all'attività ordinaria del magistrato, potrebbe permettere ai funzionari, che saranno delegati allo speciale incarico, di assimilare tutto ciò che la legislazione italiana e straniera ha dato nel campo del lavoro, e, nello stesso tempo, lascerebbe ai magistrati il tempo necessario, non solo di stilare le sentenze, ma di seguire il ritmo della economia nazionale e di studiare completamente i fenomeni sociali, con innegabile vantaggio, nella composizione delle vertenze tra capitale e lavoro.

Per quanto riguarda l'obbligatorietà dell'intervento della magistratura nei nuovi patti di lavoro, sono contrario alla sperequazione tra agricoltura e industria; e mi dichiaro favorevole alla obbligatorietà per tutte le branche della produzione convinto che, specie nel campo agricolo, grandi benefici potranno derivare alla agricoltura, particolarmente nel Mezzo-

giorno. La sperequazione fra industria ed agricoltura è un errore di valutazione psicologica che non tarderebbe ad essere riconosciuto. (*Approvazioni*).

In quest'ordine di idee è, per altro, lo stesso ministro, presentatore del disegno di legge. Egli riconosce l'opportunità di non creare diversità di trattamento tra industria e agricoltura ed, in fondo, si augura che lo stato di prevenzione sia superato.

Io penso, onorevoli colleghi, che questa sperequazione tra industria e agricoltura potrebbe ricondurci a quei preconcetti, anche ingiusti se volete, che fino a ieri sono esistiti tra agricoltura e industria, e che sono stati vittoriosamente vinti, nella alleanza che le due grandi branche della produzione hanno cementato, di fronte al trattato di commercio colla Germania.

Anche in quella occasione c'erano degli interessi contrastanti, ma agricoltura ed industria si diedero lealmente la mano, e fecero reciproci sacrifici, per affrontare quello che era il grave problema dell'economia nazionale, l'interesse di tutti, avere un buon trattato di commercio con la Germania, che rispondesse alle esigenze degli uni e degli altri, anche con reciproche rinunzie.

Le osservazioni che esistano per l'industria delle condizioni speciali di sfavore o di crisi, in determinati momenti, può valere anche per l'agricoltura. Se un prodotto italiano, frutto di un'industria nascente, stenta ad affermarsi, e quindi ha bisogno di particolare tutela, anche un prodotto agricolo può risentire di determinate condizioni di crisi, che non devono e non possono essere ignorate. Crisi notevoli nel campo agricolo, possono derivare dalla siccità, dalla distruzione dei raccolti, dalle malattie della piante, ed anche dalla concorrenza commerciale di potenze estere.

Ora, onorevoli colleghi, se è vero tutto ciò, se vi possono essere certi momenti delicati per l'industria, come per l'agricoltura, bisogna superare lo stato di incertezza e di sperequazione; e mettere l'agricoltura e l'industria di fronte alla legislazione del lavoro, a parità di condizioni come due branche che si completano della economia nazionale.

Perchè, in fondo, o bisogna avere fiducia in questa magistratura del lavoro, che noi stiamo creando, e riconoscerle,

senza restrizioni mentali e di attribuzioni, il senso critico della percezione dei momenti favorevoli e sfavorevoli della economia, o bisogna, insomma, fidarsi di questo istituto, in modo assoluto, e allora non bisogna limitarlo, perchè altrimenti lo circondiamo, fin dal suo sorgere, di diffidenza e di scarsa competenza, o bisogna sostituirlo con un organismo più adatto; organismo che io non vedo, e che gli industriali non ci hanno, ancora, saputo indicare. (*Approvazioni*).

Questa legge, onorevoli colleghi, porterà particolari benefici al Mezzogiorno d'Italia, se si approverà, come sono convinto che sarà fatto, l'istituto della magistratura del lavoro con l'intervento obbligatorio nelle vertenze per i nuovi patti.

Porterà particolari benefici al Mezzogiorno specialmente per l'agricoltura.

Onorevoli colleghi, sul Mezzogiorno si dicono molte cose inesatte. Alle volte si definisce il Mezzogiorno come una grande landa semideserta, come uno sterminato latifondo. Questo non risponde, se non in parte, a verità. Nel Mezzogiorno vi sono estensioni agricole, coltivate intensamente, che nulla hanno da invidiare all'agricoltura del Nord, che sono frutto di un'assidua ed appassionata lavorazione o di sacrifici e di sudori infiniti, che sanno l'eroico spezzettamento delle pietre, trasformate in terra, e che rappresentano una grande benemeranza di alcune classi di proprietari o di fittavoli.

Essi spezzettando le grandi tenute o conducendole direttamente con il personale intervento, hanno creato il benessere delle loro regioni, ed hanno contribuito notevolmente all'incremento dell'economia nazionale. (*Approvazioni*).

Ma vi sono ancora, purtroppo, le terre mai coltivate, quelle che costituiscono il solo cespite per i proprietari assenteisti; per coloro che vivono lontani dai campi, che dovrebbero coltivare; che non concepiscono la funzione sociale ed economica dell'agricoltura se non come una riscossione di rendite.

Disgraziatamente tutto ciò è vero; ma io sono convinto che, col nuovo istituto della magistratura del lavoro e con il riconoscimento giuridico dei sindacati, il deplorabile inconveniente, fonte di tante calamità sociali ed economiche, sarà superato, tanto più che il fenomeno non è generale. Se in alcune zone vi sono delle forti masse di lavoratori, alle volte decine di

migliaia di braccianti, che debbono la mattina andare in piazza per essere ingaggiati al lavoro, e non vi riescono se non in parte; se vi sono delle mercedi bassissime, vili, insufficienti alle più modeste esigenze dei tempi, il Fascismo, con il nuovo istituto, potrà imporre la evoluzione dei tempi, o sospingendo gli assenteisti, i parassiti della produzione a coltivare di più e meglio, alleviando così la disoccupazione e migliorando i salari, oppure mettendoli di spalla al muro ed inducendoli a spezzettare le terre, a venderle o a concederle a mezzadria. (*Approvazioni*).

Il Fascismo in tal modo acquisterà un maggior titolo di benemerenzza, e avrà risolto, in parte, il problema agricolo del Mezzogiorno. (*Approvazioni*).

Onorevoli colleghi, ho finito. La nuova legislazione del lavoro e della produzione non porterà solo il nostro paese all'avanguardia nel campo sociale, ridandogli quel primato, che ebbe per secoli, per la sapienza di Roma; ma darà un nuovo potente impulso all'economia nazionale, con l'aumento ed il perfezionamento della produzione. Esso assicurerà, inoltre, l'ordine duraturo, negli spiriti e nelle cose, sottraendo le masse alla speculazione ed alla concorrenza dei demagoghi di professione.

Solo con l'ordine, con il lavoro tenace, con la soddisfazione di essere non dei denti di un ingranaggio mostruoso, ma degli artefici innamorati della produzione, si eleva il tono morale ed economico del Paese, e si crea la grandezza e la ricchezza della Nazione!

È risaputo, per dolorosa esperienza, che non vi può essere benessere dei singoli se non v'è ricchezza della Nazione!

Una Italia povera non potrà mai essere dispensatrice di agiatezze alle classi lavoratrici? Solo con l'intenso lavoro, solo lavorando con gioia, si aumenta la produzione, e si determina quell'atmosfera di potenza, che può sospingerci alla riconquista di quel primato, ed alla esplicazione di quella missione, che la storia ci assegna nel mondo.

Onorevoli colleghi, approvando questo disegno di legge, noi, Costituente fascista, sappiamo di assolvere la nostra grande funzione storica e di seminare i germi di un avvenire grandioso per la Patria nostra!

Noi, infine, paghi del dovere compiuto verso il Paese e verso le ragioni ideali, che ci spinsero a scendere nelle piazze, potremo guardare in faccia il mondo intero ed annunziare, ripetendo le parole del Poeta: «La grande proletaria si è mossa». (*Applausi, Congratulazioni*).

**Sul disegno di legge:
Stato di previsione della spesa
del Ministero delle comunicazioni,
per l'esercizio finanziario
dal 1° luglio 1926 al 30 giugno 1927**

(Camera dei deputati, tornata del 29 maggio 1926)

PRESIDENTE. Riprendendo la discussione sul bilancio delle comunicazioni, ha facoltà di parlare l'onorevole Crollalanza.

CROLLALANZA. Onorevoli colleghi, il bilancio delle comunicazioni, nella sua triplice espressione ferroviaria, postelegrafonica e marittima, dà oggi quasi la sensazione, la visione plastica di quella opera di ricostruzione che è stata operata dal fascismo e che ha fatto trionfare la sovranità dello Stato, la sovranità degli interessi nazionali sugli interessi delle singole categorie.

La quotidiana cronaca delle marinerie più o meno ammutinate, dei porti fermati nel loro movimento, di teorie di scioperanti ferroviari e postelegrafonici, il logorio degli ostruzionismi praticati negli uffici, sulle locomotive, fra il personale viaggiante, tutto questo, onorevoli colleghi, ormai non costituisce che un triste ricordo del regime liberale-democratico, definitivamente tramontato.

E un triste ricordo sono anche i paurosi, fantastici disavanzi di bilancio.

Per virtù del fascismo, per la tenace volontà del Duce e dei collaboratori suoi, oggi la classe dei ferrovieri, dei postelegrafonici, della gente di mare, rappresenta il nucleo più saldo che si è inquadrato nella disciplina della nostra organizzazione, ed è la testimonianza migliore, più eloquente e magnifica del ristabilimento dei valori gerarchici e dei principi che purtroppo non governavano più in tutte le amministrazioni dello Stato.

Questi risultati indiscutibilmente si debbono al grande vivificatore, all'Uomo che, oltre ad avere un certo numero di portafogli nelle mani, è al di sopra di tutti gli altri dicasteri, il quadrato coordinatore di tutte le energie. Si devono anche all'opera di colui che fu, nel periodo critico, il chirurgo freddo che non esitò a tagliare ed estirpare il bubbone, al nostro ministro delle comunicazioni, il ministro Ciano, il quale è stato l'uomo che sul corpo in parte risanato ha creato il miracolo di una pronta e completa guarigione e ha dato a quell'organismo nuova linfa e vita nuova; ed anche a coloro che sono i migliori suoi collaboratori, l'onorevole Panunzio, l'onorevole Carusi e l'onorevole Celesia. (*Approvazioni*).

Si deve a questo indirizzo di energia e di fede se oggi i porti non sono più deserti e fervono invece di vita operosa, dando la sensazione precisa della rinascita dei nostri traffici, che, in alcuni casi, hanno riguadagnato e superato anche l'antico splendore. Genova è testimonianza di quanto abbia potuto giovare alla marina mercantile il risanamento operato fra la gente di mare, con l'allontanamento da quell'organismo di magnifiche tempre di lavoratori di colui che aveva avvelenato gli spiriti...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non era solo! Era in compagnia!

CROLLALANZA. Nomino il maggiore, perchè con la sua autorità, purtroppo nefasta, era l'esponente di quel triste andamento di cose.

Si deve a questa energia e a questa fede se oggi i servizi postelegrafonici, che sono i più gelosi, sono anche i più ordinati della Amministrazione statale e se le ferrovie fanno onore all'Italia per la puntualità degli orari, per la regolarità delle

corse dei treni, per l'incremento dei traffici, per i maggiori proventi derivanti sia dalle tariffe delle merci che dal più intenso movimento dei viaggiatori. E se oggi le ferrovie possono seguire tutti i progressi tecnici, e se hanno potuto superare brillantemente quella che rappresentò la prova del fuoco, l'Anno santo, ciò sta a testimoniare un primato delle ferrovie italiane, sta a dimostrare che si può decuplicare anche parecchie volte il traffico con mezzi spesso poco proporzionati se c'è sicura fede, se c'è ordine e disciplina, se lo Stato fa prevalere il concetto che, nei servizi pubblici, non ci possono essere trionfi di principi democratici, ma ci deve essere soprattutto il trionfo del principio dittatoriale: dittatura di giustizia, ma anche di rigidità. (*Aprovazioni*).

E di ciò, oltre che al capo principale ed ai suoi collaboratori, sentiamo di dover dare elogio alla milizia ferroviaria, a questa magnifica milizia, che è venuta a testimoniare che la classe ferroviaria aveva in sé virtù proprie che non si erano sapute valorizzare. È bastato che ci fosse un vero Capo della Nazione ed un capo delle ferrovie perchè quelle virtù venissero alla superficie e dessero quei risultati brillanti che sono da tutti riconosciuti ed apprezzati.

Il Ministero delle comunicazioni si presenta oggi come l'armonico inquadramento di tutti i traffici di terra e di mare, ed io sono sicuro che questo inquadramento sarà anche più armonico quando (mi auguro che non debba ritardare molto ancora) l'aviazione civile passerà, come dovrebbe passare logicamente, al Ministero delle comunicazioni, per dare a chi lo dirige, non solamente il coordinamento di tutti i servizi terrestri e marittimi, ma anche dei servizi aerei. Allora il Ministero delle comunicazioni sarà la più felice espressione dell'Italia risorta a vita nuova, la più felice espressione degli sviluppi raggiunti dalla nostra economia e potrà permettere all'Italia di portarsi, con maggiore arditezza e snellezza, verso la conquista dei più importanti mercati. Così l'Italia di domani potrà avere un'attrezzatura sempre più completa ed efficiente per la maggiore riuscita della nostra espansione economica nel mondo.

Questa sensazione della radicale trasformazione avvenuta nei nostri servizi pubblici si ha facilmente da chiunque viaggi, da chi lasci uno dei nostri porti, spingendosi all'estero, e molte

volte facendo un confronto con le nazioni più ricche e che hanno attrezzatura e sviluppi tecnici anteriori a quelli raggiunti dalla nostra Nazione.

Premesse queste considerazioni di ordine generale, farò delle osservazioni sui vari rami dell'amministrazione.

Per quanto riguarda la marina mercantile, si è fatto indiscutibilmente molto, ma parecchio rimane da fare, da perfezionare e da correggere.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Se si fosse fatto tutto, non ci sarebbe più nulla da fare!

CROLLALANZA. Occorrerebbero infatti alcuni ritocchi nella circoscrizione marittima. L'onorevole ministro comincerà forse ad interrompere, ma io devo pure dare cognizione di quelle che sono le aspirazioni delle nostre classi marinaresche.

Poichè non è facile dire di tutte le capitanerie, di tutte le circoscrizioni marittime del Regno, è naturale che io parli di una circoscrizione e cioè della mia Bari; nè i miei colleghi mi accuseranno di regionalismo, perchè quello che io dico per Bari vale per tutte le altre circoscrizioni.

Secondo il regolamento del 20 novembre 1879 per l'esecuzione del testo unico del codice della marina mercantile, e in seguito alle modifiche apportate nel 1905, la circoscrizione compartimentale di Bari era così formata: 4 circondari: Bari, Barletta, Molfetta e Rodi; 5 uffici portuari: Monopoli, Mola, Bisceglie, Trani e Manfredonia. Il resto dei piccoli porti erano delegazioni di spiaggia. Col regio decreto dicembre 1923, la circoscrizione marittima del Regno fu modificata, e la provincia di Bari tornò ad avere tre circondari, cioè Bari, Molfetta e Barletta. Furono dolorosamente aboliti tutti gli uffici portuari e trasformati in delegazioni di spiaggia. Con successivo decreto 22 dicembre 1925 fu ripristinato il quarto circondario con sede in Manfredonia, e furono così appagate le giuste aspirazioni della Capitanata, che non poteva dipendere da Barletta, avendo una sua unità geografica e topografica. La circoscrizione ora è la seguente: i circondari, e cioè Bari, Molfetta, Barletta e Manfredonia, nessuno ufficio più dei vari uffici che

esistevano prima, come per esempio Monopoli, Bisceglie, Mola, che pure avevano allora un traffico inferiore a quello attuale. Invece è stato creato un unico ufficio portuario e cioè quello di Trani.

Onorevole ministro! Porti come Monopoli, Mola, Bisceglie, come Rodi Garganico, che una volta, secondo la legge del 1879, avevano una propria autonomia, e una propria libertà di movimento; che potevano agevolmente coadiuvare le iniziative della classe peschereccia e mercantile di piccolo cabotaggio, oggi non possono rassegnarsi ad essere semplici delegazioni di spiaggia!

A un quesito o interrogazione che non ricordo se fu presentata da me o da altro collega, ella, onorevole ministro, ebbe a rispondere che si trattava di una questione di nome: in fondo la delegazione di spiaggia valeva quanto un ufficio di porto.

Evidentemente le cose non stanno così. Perché, se cambiasse soltanto il nome e si mantenessero le vecchie attribuzioni, io non starei qui a prospettare questo problema. Invece, mentre l'abolizione degli uffici di porto ha costituito una scarsa economia per il bilancio dello Stato, ha portato dall'altra parte un grave disagio e dispendio per le nostre classi di pescatori, che con facilità straordinaria vanno a pescare sulle coste della Tunisia, dell'Algeria e qualche volta si spingono fino all'Asia Minore e vanno e vengono dalla Grecia e dall'Albania. Ogni volta che devono formare la ciurma per partire, anziché poter sbrigare le operazioni, come una volta, negli uffici di delegazione di spiaggia, sono costretti a informare il brigadiere o il vice brigadiere di finanza, che, magari, è giunto 15 giorni prima, e che di cose marittime ne sa quanto ne potrebbe sapere chi ha vissuto sempre in montagna. Questo brigadiere o vice brigadiere, non avendo alcuna autonomia d'iniziativa, deve informare la capitaneria di Bari, la quale è stata aggravata di lavoro in modo eccessivo, mentre ha quasi lo stesso personale che aveva prima. Avviene che l'armatore, il quale attenderebbe semplicemente una buona giornata per fare la traversata dell'Adriatico o per andare, in 5 o 6 giorni, in Oriente, è costretto ad attendere il disbrigo di queste pratiche. Qualche volta però, quando le pratiche sono sbrigate, le condizioni atmosferiche sono cambiate ed il viaggio deve essere ritardato.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Lei è sicuro di quello che dice?

CROLLALANZA. Diversamente non parlerei. Ella comprende perfettamente che prima di venire, a parlare alla Camera di cose per le quali ho pure dimestichezza, perchè son nato e vivo sul mare, ho attinto notizie a fonti interessate, quali possono essere i marinai, ma anche ad uffici competenti. Difatti, per legge, i delegati di spiaggia, onorevole ministro, non hanno la possibilità di rilasciare ruoli per equipaggi, di fare la stipula dei contratti di arruolamento, di curare la tenuta dei registri dei galleggianti, di rilasciare delle licenze. Il delegato di spiaggia è un semplice informatore un esecutore di ordini che non ha nessuna iniziativa. E fosse almeno questo delegato di spiaggia uno dei vecchi comandanti di uffici di porto. Ma disgraziatamente, onorevole ministro, al posto di quei vecchi lupi di mare, che conoscevano le leggi marittime un pò meglio, forse, degli stessi impiegati assunti di recente in una capitaneria di porto, vi sono modestissimi brigadieri o vice brigadieri della guardia di finanza, i quali, tra l'altro, hanno numerosi altri compiti, come quelli di ordine e di polizia delle spiagge e devono curare cose che qualche volta non intendono, e devono trovarsi spesso a contatto con pescatori, con armatori, i quali sono costretti a dar loro delle mortificazioni, con scapito evidente della divisa che indossano.

Ora indiscutibilmente bisogna far sì che alla testa di queste delegazioni siano rimessi uomini che abbiano anzitutto la conoscenza dei nostri mari, che abbiano la conoscenza completa delle leggi e abbiano autonomia, senza che siano costretti ad ingombrare maggiormente di carte gli uffici della capitaneria di porto. Occorre pertanto il ripristino delle delegazioni di spiaggia, di Monopoli, di Mola, di Bisceglie e di Rodi.

Io mi auguro che il ministro si curerà poco di quelle scarse economie che potranno sparire, e viceversa avrà a cuore, come vecchio marinaio e comandante, le sorti della nostra classe peschereccia e della nostra marina mercantile.

E un altro rilievo (sempre benevoli i miei rilievi)...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Grazie! Ma può farli anche malevoli.

CROLLALANZA. Non vi sarebbe ragione. Un altro rilievo io devo fare, ed esso riguarda i soccorsi.

I mezzi di soccorso nelle nostre capitanerie o nei nostri uffici di porto, o non esistono, o sono unicamente affidati allo spirito di buona volontà di alcuni vecchi lupi di mare i quali non hanno nulla a che fare coll'Amministrazione dello Stato.

Questa deficienza di mezzi di soccorso mette alle volte il comandante del porto di Bari nell'impossibilità di venire in aiuto del naviglio pericolante; e anche recentemente abbiamo avuto, purtroppo, episodi molto dolorosi. Il comandante del porto di Bari è un buon comandante...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ve l'ho mandato io.

CROLLALANZA. Sono lieto che l'abbia mandato lei, ma sarei ancora più lieto se ella, onorevole ministro, gli decentrasse un pò le funzioni e gli desse dei mezzi di soccorso a disposizione.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. A questo penso io, lei parli.

CROLLALANZA. Dicevo dunque che la deficienza di mezzi di soccorso mette gli Uffici di porto nelle condizioni di non poter fronteggiare adeguatamente i sinistri, purtroppo frequenti in Adriatico sulle coste pugliesi.

L'onorevole ministro saprà che, sia nel periodo invernale, sia in quello primaverile e autunnale, avvengono sulle nostre coste degli improvvisi temporali, mentre i pescatori sono al largo. Qualche imbarcazione va a fondo e si devono deplorare vittime fra i pescatori, mentre si riesce a stenti a portare soccorsi.

Ultimamente a Bari una violenta tempesta ha messo in pericolo anche i piroscafi e alcuni velieri stavano per naufragare, e solamente perchè c'era la «Sicam», cioè la Società che sta

provvedendo all'ampliamento del porto ed ha mezzi propri, si è potuto portare qualche aiuto, strappando una goletta al naufragio.

Pregherei l'onorevole ministro che, al pari di quanto avviene in alcuni porti esteri, si studi il modo di fornire le capitanerie di rimorchiatori. (*Interruzioni dell'onorevole ministro delle comunicazioni*).

Se tale provvedimento non è di sua competenza, onorevole ministro, e riguarda invece il ministro della marina, occorrerà rivolgersi al ministro della marina. Ma bisogna che lei, che ha alla sua dipendenza anche le circoscrizioni marittime e naturalmente si preoccupa che esse siano convenientemente attrezzate, faccia presente al suo degno collega della marina questi bisogni. Io sono sicuro che, con la responsabilità che le deriva dall'essere supremo regolatore di questi servizi, ella prospetterà le cose in modo che non tarderà ad ottenere per le capitanerie i rimorchiatori e per le delegazioni di spiaggia e gli uffici portuali le barche insommergibili, che possano essere garanzia di maggior sicurezza per le nostre spiagge. (*Interruzione dell'onorevole ministro delle comunicazioni*).

Si, so perfettamente che il problema è grave, ma sono anche lieto che le condizioni del bilancio statale comincino ad esser tali da darci buone speranze di poter risolvere il problema.

Le ferrovie danno già buoni avanzi ed io mi auguro, e sono sicuro, che il ministro Ciano anche nelle altre gestioni, con la sua illuminata opera potrà dar luogo a maggiori avanzi e quindi potrà fare conto su di essi per questi bisogni. Comunque è indiscutibile che ella potrà trovare i mezzi, ci siano o non ci siano gli avanzi in bilancio, per dare al mare, per dare ai nostri marinari ed ai nostri pescatori quella sicurezza cui hanno diritto e che non si può loro negare.

Questi mezzi agevolerebbero anche la polizia della pesca, che oggi è fatta in modo inadeguato. Ricordo poi all'onorevole ministro delle comunicazioni che ci sono dei problemi che attendono...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma lei crede proprio, onorevole Crollalanza, che io nel mio Dicastero abbia la tessera della disoccupazione? Mi vuole affibbiare tanti servizi che non

mi competono? Anche l'aviazione civile! Ma crede proprio che io non abbia niente da fare dalla mattina alla sera?

CROLLALANZA. Ella ha le spalle quadrate e il polso sicuro.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non è una buona ragione per mettere sulle mie spalle la cupola di San Pietro. (Ilarità).

CROLLALANZA. Rientriamo allora nella stretta competenza di bilancio e parliamo dei servizi telefonici.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Quelli sono proprio miei!

CROLLALANZA. E precisamente accennerò alle comunicazioni interurbane, che sono rimaste allo Stato, a quella famosa sesta zona che lo Stato molto opportunamente ha creduto di dover conservare.

Sistemate e concesse le cinque zone, lo Stato si è preoccupato di formulare un programma delle opere indispensabili per migliorare le comunicazioni interurbane.

Dopo che nel 1924 avvenne la posa dei cavi sotterranei nel triangolo Genova-Torino-Milano, il ministro Ciano, con la legge 18 maggio 1925, provvide alla assegnazione di 100 milioni all'anno per miglioramenti nelle comunicazioni coi cavi sotterranei.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Cento milioni all'anno per cinque esercizi.

CROLLALANZA. Tale legge, se non erro, perchè ho potuto racimolare alla meglio queste notizie, dato che neanche in archivio tengono più copie della legge, provvede alle nuove comunicazioni e alle nuove linee tra Bologna, Firenze, Perugia, Roma e Napoli; Bologna, Venezia, Trieste; Milano per la Svizzera attraverso il Sempione, Torino per la Francia attraverso il Frejus, Milano per la Svizzera attraverso il Gottardo.

In un secondo tempo, se le mie notizie sono esatte, provvede alla costruzione delle linee Perugia, Ancona; Napoli, Foggia, Bari; Napoli, Messina, Palermo; Milano, Venezia. Ora con questo programma per il Mezzogiorno, vi sarebbero la costruzione della linea con cavi sotterranei Napoli-Foggia-Bari, e Napoli-Messina-Palermo.

Però, onorevole ministro, fin dal 1913 con la legge Calissano, legge che poi fu superata dalla guerra e che è stata ripresa in esame nel 1919, erano previste, per la nostra regione, altre comunicazioni che costituiscono l'indispensabile, quasi il minimo necessario per garantire le nostre necessità presenti e le nostre necessità più o meno prossime.

Fu prevista, infatti, la costruzione di un filo diretto Bari-Milano e dei seguenti circuiti: Bari-Chieti, Bari-Cosenza, Bari-Messina, Bari-Napoli, Bari-Potenza, Bari-Barletta, seconda linea, e Bari-Brindisi, anche questa seconda linea.

Però, come dicevo, questo programma, sopravvenuta la guerra, cadde, e caduto il programma, naturalmente, parecchie di quelle che erano le possibilità di costruzione previste per le nostre regioni sono sparite.

Il Governo ha proceduto magnificamente a delle nuove costruzioni di linee telefoniche in Italia, ed il ministro Ciano non ha perduto tempo. Egli si è messo al lavoro, e ha realizzato sollecitamente quello che fu previsto dalla legge del 1913, il triangolo Genova-Torino-Milano. Ha poi provveduto alla costruzione di parecchie linee aeree come la Palermo-Catania, la Roma-Spoleto-Perugia, la Roma-Termini, la Roma-Livorno, con amplificatore a Siena, la Genova-Imperia, la Ancona-Perugia, la Roma-Bari, la Milano-Basilea, la Genova-Zurigo, ed ha fatto sì che siano in costruzione linee tra Trieste-Praga, Trieste-Vienna, Milano-Trieste, Firenze-Siena, e Napoli-Bari.

Nel 1923, anche per la regione pugliese fu attivata la linea diretta Bari-Ancona-Bologna. Tutte queste sono benemerienze indiscutibili, sono segni di attività del Governo fascista e del ministro che presiede al Dicastero delle comunicazioni, ma il programma in corso di esecuzione tiene scarso conto del Mezzogiorno.

Ora, onorevole ministro, io necessariamente devo accennare a Bari. Vorrei parlare quanto meno è possibile di cose nostre,

ma purtroppo devo far capo a Bari, e devo far presente alla Camera ed al ministro che le comunicazioni tra Bari e Milano sono quasi un mito, perchè non esiste il famoso filo previsto dalla legge del 1913 – filo o cavo non ricordo con precisione – e vi è solo la linea Bari-Ancona-Bologna, di tre millimetri, che fiancheggia l'Adriatico ed è soggetta quindi a frequenti precipitazioni atmosferiche, alla salsedine marina, e perciò viene a mancare spesso, specialmente nel periodo invernale.

Ma anche quando si riesce agevolmente a poter comunicare subito con Bologna, che è già qualche cosa, non vi è la possibilità di avere subito la comunicazione per Milano, attraverso Bologna; è stato disposto che ci sia un amplificatore, ma esso non funziona e si applica raramente, e quando giunge la richiesta da una qualsiasi città delle Puglie, bisogna attendere quattro o cinque ore, perchè la linea nel tratto Bologna-Milano è intensa di comunicazioni.

Le comunicazioni tra le Puglie e Roma sono migliorate, nel senso che si è finalmente costruita quella famosa linea aerea diretta Bari-Roma richiesta invano ai governi passati, ma questa linea, che attraversa l'Appennino, è una linea unica, soggetta alle frequenti precipitazioni atmosferiche, che viene a mancare in media un paio di volte alla settimana, in tutto il periodo invernale, per parecchie ore al giorno. Fin da parecchi anni fa, fu prevista l'insufficienza di questa linea, e fu chiesta una seconda linea fra Bari e Roma. Tale costruzione si rende indispensabile.

D'altra parte adesso, con la costruzione del filo diretto, è sparito il centralino di Caserta, ed è sparita un'altra possibilità: quella di avere la comunicazione con Roma attraverso Napoli. Oggi, quando la linea manca, bisogna affidarsi a Sulmona ed augurarsi che anche in quel tratto dell'Appennino non vi siano interruzioni, cosa che avviene di frequente.

Le comunicazioni con Napoli miglioreranno certamente non appena sarà ultimata la costruzione della linea aerea diretta fra Napoli e Bari. Ma, giacchè è previsto nel programma delle costruzioni il cavo sotterraneo fra Bari e Napoli, io pregherei l'onorevole ministro perchè tale costruzione fra Bari e Napoli, che sono i due centri maggiori del Mezzogiorno, sia possibilmente anticipata di qualche anno sul programma non ricordo se di sei o di dieci anni.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Facciamo la metà, cinque.

CROLLALANZA. Tanto meglio. Ma invece di essere al quinto, saremo al terzo o al secondo, saremo grati al ministro.

Altrettanto difficili sono le comunicazioni con la Basilicata, con Potenza...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Sono difficili dappertutto! Sono difficili a Roma!

CROLLALANZA. Lo so, ma noi che viviamo fra tante difficoltà, e che a stento siamo collegati con le regioni più progredite di noi, non possiamo aver neanche il conforto di scambiarci le amarezze per questo stato di regresso nel quale ci troviamo!

Ora la comunicazione diretta con Potenza si rende indispensabile, perchè attualmente la comunicazione con Potenza, che è il capoluogo della Basilicata, ed è così legato per tanti interessi agricoli e per interessi economici vari con Bari, specialmente col porto di Bari, non si può avere se non dopo avere atteso parecchio tempo, qualche volta qualche ora, e non si ottiene se non attraverso Matera, dove il traffico è intensissimo: e, se è intensissimo, dimostra che anche nel Mezzogiorno, dove ci sono le comodità, i meridionali se le sanno prendere e sanno dare fior di quattrini alle casse dello Stato.

Lo stesso avviene - ed ho ultimato questa parte - per la Calabria. Per la Calabria, bisogna comunicare attraverso Napoli. Viceversa io credo che il Governo terrà presente che i 96 milioni che si spendono per il porto di Bari e che rappresenteranno una terza o una quinta parte di quel che occorrerà molto probabilmente nei decenni per gli ulteriori sviluppi di quell'opera, si spendono per potenziare i nostri traffici verso l'Oriente. Non basta quindi solamente provvedere alle ferrovie, ma bisogna provvedere anche ai telefoni, alle linee aeree, a tante altre cose; e se non sfuggirà, come sono sicuro che non sfugge, che Bari sia già per diventare la città economicamente prima del Mezzogiorno d'Italia, e indiscutibilmente la testa di ponte di tutta l'economia nazionale o di gran parte dell'economia

nazionale al disotto della Valle padana, verso l'Oriente, certo tutti i ministri, e particolarmente il ministro Ciano, terranno presenti queste evenienze e attrezzeranno Bari di tutte quelle comunicazioni, di tutti quei conforti che sono indispensabili per gli sviluppi della nostra economia.

Perchè poi l'onorevole ministro comprende che quando chiediamo il filo diretto tra Bari e Milano, chiediamo un filo che deve unire la grande metropoli industriale da cui si irradiano parecchie linee per tutto l'estero, con uno dei due principali centri economici del Mezzogiorno dell'Italia continentale e con una regione che è in continui traffici interni di esportazione agricola, che è in un risveglio industriale notevole e che con Milano ha rapporti intensi di affari, forse rapporti più intensi di quelli di tutte le altre regioni dell'Italia Meridionale.

Quindi, onorevole ministro, si agevola il commercio di Bari quando si crea il filo diretto Bari-Milano, ma si agevola anche Milano, che deve non soltanto guardare alle sue spalle, oltre le Alpi, ma deve anche guardare in giù verso l'Italia Meridionale, per mandare giù i suoi manufatti e le sue macchine o per ricevere i prodotti agricoli che in grande abbondanza si esportano dall'Italia Meridionale.

Si renderanno inoltre necessarie delle linee interne, di competenza dei concessionari della quinta zona: la costruzione della linea Bari-Bisceglie-Trani; della Bari-Terlizzi-Corato; della linea diretta Bari-Lecce, della Monopoli-Fasano.

Io so che la Società dei servizi telefonici che gestisce la zona sta facendo un programma di lavori che sono sicuro sarà sottoposto all'approvazione del ministro; mi auguro però che lo studio dei progetti sarà accelerato, perchè anche le comunicazioni interne fra le Puglie possano essere migliorate.

Passando all'esame della gestione della azienda autonoma delle poste e telegrafi, dirò che i primi sintomi di incremento del traffico sono confortanti e le maggiori entrate di circa 150 milioni mi dispensano di fare un esame più o meno vasto di questa speciale branca dell'amministrazione.

Mi permetto di raccomandare all'onorevole ministro che siano date disposizioni severe agli uffici postali, specialmente a parecchie ricevitorie e ad alcuni uffici di proprietà dello Stato, perchè sia curata maggiormente la pulizia e la decenza dei

locali: il confronto con gli uffici esteri è veramente mortificante. Nelle amministrazioni private si vede brillare il più delle volte la pulizia, l'ordine e la decenza. Perché questo non avviene in tutte le amministrazioni statali? Il ministro Ciano nelle stazioni è riuscito ad ottenere decenza e pulizia: non so perché questo non avvenga anche negli uffici postali.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma vada a vedere a San Silvestro!...

ROLLALANZA. San Silvestro va bene, ma altri uffici...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Lo sa lei quanti sono gli uffici postali in Italia? No? E allora glielo dico io: sono undici mila e seicento!

ROLLALANZA. Ma molte volte, onorevole ministro, si tratta di cose elementarissime, e che non porterebbero aggravii finanziari alla Amministrazione.

Accennerò infine alla necessità della costruzione del palazzo della posta a Bari.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Si farà: ormai si sa.

ROLLALANZA. Sono lieto di questa assicurazione e mi felicito con il ministro, tanto più che con questa costruzione si otterrà anche un risparmio per lo Stato di 100 mila lire all'anno, quante se ne pagano attualmente per i locali della Camera di Commercio, la quale intende, in quella sede, costruirvi la Borsa delle merci.

E passo alle ferrovie, brevissimamente.

Il notevole avanzo di bilancio è la migliore dimostrazione della bontà dei metodi instaurati dal fascismo nelle ferrovie e della intelligente operosità del ministro Ciano.

Le ferrovie, ripeto, rappresentano l'orgoglio della Nazione, non solo perché i treni vanno puntualmente, ma perché le ferrovie cominciano ad avere, in quell'ambiente dove pareva fino a ieri che certe istituzioni fossero un paradosso, delle istituzioni magnifiche, come il Dopo lavoro, che è una lodevole concessione fatta dal ministro Ciano.

Ma, in attesa che il suo collega onorevole Giurati realizzi le nuove costruzioni nel Mezzogiorno con rapide linee dirette di comunicazioni tra la Puglia, Roma, Napoli, la Calabria e la Basilicata, occorre, per ora, potenziare i servizi esistenti, proseguendo l'opera già iniziata in quella regione.

La Puglia sa che si devono a lei, onorevole ministro, alla sua benevolenza, al suo interessamento...

CIANO, *ministro delle comunicazioni.* Dovere!

CROLLALANZA. Anche al suo dovere, nonché al nostro collega Panunzio, i parecchi lavori che sono in corso nelle stazioni di Bari, Foggia, Barletta, Bisceglie, San Severo, Gallipoli, Taranto, e Monopoli, e il rafforzamento e miglioramento della linea tra Bari e Taranto.

La Puglia può dire di avere avuta da lei giusta considerazione, e di ciò le è grata; ma io debbo anche prospettare altri bisogni, perchè siano tenuti presenti al momento opportuno. Occorre accelerare i treni, aumentare le coppie, migliorare il materiale nelle linee Barletta-Spinazzola, Spinazzola-Rocchetta, Spinazzola-Gioia e Bari-Taranto. Occorre anche intensificare l'elettrificazione del tronco ferroviario Foggia-Benevento.

Infine occorre sin da ora studiare la possibilità della trasformazione della stazione di Bari da stazione di transito a stazione di testa. Bari ha tutti e due i polmoni oppressi dalla ferrovia. Purtroppo essa deve contenere le sue costruzioni fra il mare e la ferrovia e quando va oltre la ferrovia, va fuori la cinta daziaria, va fuori la città, e si creano sobborghi, come fu fatto fino a ieri, per mancanza di piano regolatore, che rimangono abbandonati. Bari non può vivere in queste condizioni. Quando fu costruita la stazione, essa era a un chilometro di distanza dalla città; oggi la opprime, la soffoca da tutte le parti. Sono sicuro che il compartimento di Bari avrà le istruzioni dall'onorevole ministro perchè fino da adesso sia studiata la possibilità di liberare il polmone di levante di Bari, con la trasformazione della stazione, secondo le esigenze edilizie ed economiche della città.

Infine mi permetto di ricordare gli affidamenti benevoli che l'onorevole ministro ebbe a darmi l'anno scorso in sede di

discussione del bilancio delle comunicazioni, per il raddoppio del binario della linea Brindisi-Bologna.

Io ho qui le sue dichiarazioni molto precise e rassicuranti. Non ritengo opportuno di riprospettare alla Camera, e tanto meno all'onorevole ministro, così compenetrato del problema, i termini della questione.

Dirò, come dissi in quella occasione, che la linea adriatica è satura in modo tale che non si può andare avanti. Ciò è stato rilevato anche dal collega Barbaro che ha prospettato l'opportunità del collegamento a doppio binario della linea jonica con quella adriatica. Mi riporto, perciò al discorso pronunciato lo scorso anno e sarò lieto, e con me lo saranno le popolazioni della Puglia, degli Abruzzi e delle Marche, se nella risposta che l'onorevole ministro sarà per dare, preciserà maggiormente i suoi affidamenti.

In questo mio discorso, onorevoli colleghi, spesso è stato pronunciato il nome del Mezzogiorno e non poche volte hanno echeggiato i nomi della Puglia e di Bari. Sono sicuro che gli onorevoli colleghi ed il ministro Ciano non vorranno accusarmi di avere portato qui l'espressione di uno stato d'animo di antagonismo fra Nord e Sud, che è stato per fortuna superato dal regime fascista, nè di aver fatto del campanilismo o del regionalismo. Sotto il regime democratico-liberale, ammesso che io fossi stato per errore nominato deputato, avrei qui pronunciata una requisitoria, ed avrei messo parecchi uomini politici nostri, alcuni governanti in istato di accusa verso il Paese per l'abbandono, durato un cinquantennio, nel quale lasciarono il Mezzogiorno d'Italia.

Con Benito Mussolini alla testa del Governo, col fascismo che ha il potere nelle mani, io, in questa Camera, devo riconoscere lo spirito di volontà e di benevolenza che anima il potere centrale nei riguardi del Mezzogiorno e fare rilievi sereni per prospettare altri aspetti insoliti del complesso problema meridionale.

So di non parlare invano in questa sede e di parlare al senso di giustizia dei governanti ed al cuore di tutta la nazione.

So anche che difficoltà numerose vi sono per una rapida completa realizzazione delle nostre aspirazioni, ma ho fiducia che il Capo del Governo e tutti i suoi collaboratori porteranno,

con sempre maggior lena, a termine gradatamente l'opera superba intrapresa per la rinascita delle nostre regioni.

È ciò che basta e ciò che ci tranquillizza.

Se ho parlato qui spesso della Puglia e di Bari, credo di non averlo fatto con mentalità regionale, perchè la Puglia e Bari – ho l'orgoglio di dirlo – sono all'ordine del giorno della Nazione, perchè hanno saputo mettersi all'avanguardia del Mezzogiorno d'Italia. (*Vivi applausi - Congratulazioni*).