

cevo, non si sarà avvicinato il Mezzogiorno d'Italia ai mercati del continente europeo, moltissime nostre industrie, moltissime nostre iniziative agricole e commerciali non saranno per noi possibili o saranno destinati a sicuro fallimento.

Attualmente le regioni meridionali sono infatti tagliate fuori dal centro d'Europa da circa mille chilometri difficilmente sormontabili, specie per i prodotti non ricchi o per le merci deprezzate. Se fino a Napoli il grande traffico è possibile, oltre Napoli non lo è più, giacchè quasi un laccio emostatico ne rende difficile la circolazione, donde deriva l'anemia di tutti i commerci e di tutta la produzione economica del Mezzogiorno.

Grande vantaggio, a parer mio, potrà dare la valorizzazione della linea jonico-adriatica, che, con la riconquistata sicurezza di quei mari, è destinata dalla sua stessa posizione pianeggiante perchè quasi sempre litoranea, a costituire la spina dorsale del grande traffico ferroviario che va dal sud al nord d'Italia, e potrebbe essere la linea per l'estero e per l'oriente europeo.

Basta completarne i lavori e anche istituirci treni veramente celeri tanto per viaggiatori che per merci, con criteri molto diversi da quelli adottati adesso per i treni viaggiatori e merci italiani.

Di tale linea, per cui il Governo ha assunto un impegno abbastanza preciso, dovrebbe essere centro la Puglia con Bari, per le comunicazioni verso l'oriente europeo.

Oltre ai servizi marittimi nazionali, bisognerebbe curare molto i servizi marittimi con l'estero e specialmente con l'oriente, facendo assolvere alla nostra penisola, nella sua parte meridionale, quel compito di grande molo proteso nel cuore del Mediterraneo, che la natura le ha assegnato.

Di vitale importanza è la questione dei porti che, a mio avviso, debbono essere pochi, ma bene attrezzati dal punto di vista meccanico e meglio serviti dal punto di vista delle strade ferrate.

I porti del Mezzogiorno, a differenza dei porti del settentrione d'Italia, come quelli di Genova, di Trieste, di Venezia, di Fiume e di Livorno, di Ancona, ecc., dovranno essere adibiti quasi esclusivamente come porti di velocità. Alla anemia e alla deficienza dell'economia commerciale nostra concorre in modo rilevante la mancanza di una rete adeguata di ferrovie secondarie che, pure in gran parte, nelle nostre provincie, erano state concesse da decenni per legge, ciò nonostante, sulla carta, ma che minacciano, se

non sbaglio, di essere un po' ritardate nella costruzione.

A questo proposito mi permetterei di chiedere notizie al ministro dei lavori pubblici...

MUSSOLINI, *presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno e ad interim degli affari esteri*. Il ministro Carnazza è autorizzato a darle subito.

BARBARO ...sicuro che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale conosce molto bene le nostre regioni, non vorrà privare di così importante elemento di vita.

Alla costruzione delle nostre strade ordinarie urge una buona volta provvedere. Speriamo, anzi siamo certi che queste strade possano avviarsi al loro grande e necessario sviluppo quando saranno effettuate le relative concessioni dovute alla volontà di ricostruzione del Governo nazionale.

A causa dell'attuale mancanza di strade, molti nostri comuni sono costretti ad una economia isolata e perciò dannosissima. Ecco perchè prego il Governo di sollecitare, per quanto è possibile, l'inizio di siffatti lavori stradali, che ci riguardano tanto da vicino.

MUSSOLINI, *presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno e ad interim degli affari esteri*. Sono il mio incubo le strade calabresi, e faccio il possibile! Finchè non vedrò le carriole, non verrò in Calabria.

BARBARO. Ritengo che qualora sia affrontato con coraggio ed avviato a soluzione radicale il complesso problema delle comunicazioni, l'economia meridionale si trasformerà e nuovi imprevedibili orizzonti le si potranno aprire certamente.

Molte nuove industrie e specialmente quelle leggere dei prodotti finiti e ricchi, potranno sorgere; molte altre già tramontate, come per esempio quelle minerarie, che fiorivano sotto il regime borbonico, potrebbero risorgere, giacchè l'economia moderna è in funzione diretta dei trasporti, che, al pari di correnti salutari di vita, valgono molto spesso a vivificare anche centri, che sono o che sembrano spenti ad ogni attività commerciale.

Grande impulso sarà dato alle comunicazioni anche dalle grandi derivazioni di energia elettrica, che si otterranno con la sistemazione dei bacini montani di Calabria e di Sicilia.

Accanto e connesso al problema delle comunicazioni è il problema, altrettanto basilare, della sistemazione oro-idrografica.

Il torrente, questo demone minaccioso dell'agricoltura meridionale, che d'inverno