

continua alta tensione come di cosa di prossima attuazione; ma sono discorsi che sentiamo fare dal 1920 in poi, mentre non si procede mai ad una concreta realizzazione di tale progetto.

Non si comprende perchè non si debba elettrificare la linea Roma-Napoli, che si può chiamare la linea delle montagne russe. La elettrificazione sarebbe certamente la sua fortuna, perchè renderebbe non sentita la difettosità del tracciato altimetrico e permetterebbe di raggiungere Napoli in tre ore, mentre ora se ne impiegano 4 e mezza. Ora per concludere su questo argomento tecnico vi dirò che cosa risulta dalle statistiche. In tutto il mondo, in questo momento, esclusa l'Italia: sono in costruzione 2694 chilometri, di linee a corrente trifase; 2131 chilometri a corrente continua ad alta tensione, 1555 chilometri a corrente monofase. È un sistema che raccoglie i pregi e in parte i difetti del monofase e del trifase. Nessuna linea a corrente trifase è in costruzione. Questo mi pare sia abbastanza significativo.

Egredi colleghi, una discussione tecnica non ha certamente bisogno di perorazione, che sarebbe una stonatura; però è lecito di affermare che problemi tecnici di questa portata dovrebbero interessare assai più che le spappolature politiche, che ci hanno afflitto e ci affliggono continuamente (*Approvazioni*). Invece vedo che i grandi problemi tecnici lasciano tutti indifferenti. Costato che il pubblico si interessa della Camera quando qui dentro si fa a cazzotti. Quando invece si discutono argomenti importanti, che investono tutta l'economia nazionale, il pubblico preferisce andarsene al caffè. (*Commenti*).

Io credo che il fascismo, lasciando a a chiunque piaccia di bizantineggiare, e di prendere dimora su questo o su quel colle, dovrebbe occuparsi di problemi concreti di lavoro, voltando le spalle a tutti gli insulsi parolai. In ciò consiste veramente la ricostruzione della Patria. Il resto è retorica vana o farsa non degna di gente seria amante realmente il proprio paese. Lei, onorevole ministro, che ha oltre alle spalle buone, anche la mente capace di comprendere e di risolvere questi poderosi problemi, vi si applichi e si acquisterà una veramente solida benevolenza. (*Applausi — Congratulazioni*).

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

« La Camera riconosciuta l'importanza nazionale del completamento del doppio bi-

nario 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 sé. 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 prospettano 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 preconcetto verso la Camera, e si allontana la cono-