

MICHELE VITERBO

BARI E L'ESPANSIONE I N O R I E N T E

*Relazione del Presidente
della Camera di Com-
mercio Italo-Orientale al-
l'Assemblea Generale
dei Soci*

Bari, 21 settembre 1940-XVIII

ESTRATTO DAL N. 10 - OTTOBRE 1940-XVIII DE'
"LA RASSEGNA D'OLTREMARE,"

MICHELE VITERBO

BARI E L'ESPANSIONE I N O R I E N T E

*Relazione del Presidente
della Camera di Com-
mercio Italo-Orientale al-
l'Assemblea Generale
dei Soci*

Bari, 21 settembre 1940-XVIII

ESTRATTO DAL N. 10 - OTTOBRE 1940-XVIII DE'
"LA RASSEGNA D'OLTREMARE,"

BARI E L'ESPANSIONE I N O R I E N T E

L'ora che volge, così piena di fati, pone l'azione della Camera di Commercio Italo-Orientale su un piano ben più elevato che negli anni trascorsi, ed a noi, che siamo ormai vecchi credenti nella concreta missione dell'Italia e quindi di Bari e della Puglia verso l'Oriente vicino e lontano, deve essere consentito di manifestare oggi in questa sede tutto il commosso orgoglio di italiani e di fascisti nel vedere ormai reali e vicine le luminose mete fissate dal Duce.

Il presagio del Duce.

Tutti ricordano infatti come nel discorso alla « Sciesa » di Milano il 4 ottobre 1922, Egli, parlando dei compiti futuri dell'Italia, vaticinasse che la espulsione dal Mediterraneo di coloro che ne sono i parassiti avrebbe schiuso un periodo grandioso nella storia italiana.

E questo periodo, che è ormai in pieno sviluppo, non potrà non essere particolarmente felice per Bari, che — come ha riconsacrato la sera del 25 maggio il Conte Ciano dinanzi al nostro popolo acclamante — ha saputo valutare in pieno l'importanza dei rapporti con l'Oriente e può perciò definirsi — son sue parole — « città imperiale, non solo nell'aspetto, ma anche nell'animo e nel destino ».

Il Mare Nostrum s'irradia di nuova luce: sorge e si profila una realtà nuova, da noi sempre qui a Bari auspicata e nella quale abbiamo avuto fede assoluta; e di questa fede sono testimonianza incontestabile la fondazione della Camera di Commercio Italo-Orientale, nell'Anno II del Regime, e poi la costituzione della Fiera del Levante, nell'Anno VII: Fiera realizzata con grandi sacrifici per dieci anni e di cui celebriamo stamane, in perfetta comunione d'intenti con la sua vigile Presidenza, l'undicesimo annuale, in questa seconda parentesi guerriera, che prelude alla prossima manifestazione fieristica: la quale vorrà essere e sarà la glorificazione dell'Italia imperiale, regina del Mediterraneo e luce di civiltà e di progresso.

Le nuove correnti di traffico che proromperanno verso i mercati africani ed asiatici ed i nuovi compiti che ci aspettano nel Mediterraneo e nell'Oceano Indiano mettono i ceti produttori e le categorie economiche italiane dinanzi a responsabilità precise.

Guai a quelle città o a quelle regioni che in questo periodo di formazione di una economia nuova, europea e mondiale, non avranno gli occhi bene aperti! Soluzioni insperate si aprono dinanzi a noi in virtù del genio del Duce, e la capacità di ciascuno sarà misurata da ciò che si saprà realizzare nel nuovo ordine economico che uscirà dalla guerra.

L'opera della Camera di Commercio Italo-Orientale.

Questa nostra Camera di Commercio, pur con mezzi limitati, è e sarà in linea, tutta dedita al suo silenzioso lavoro, col quale da sedici anni offre il suo contributo per determinare nuovi rapporti di scambio.

Il periodo trascorso le ha consentito di affermare il suo carattere nazionale e di avere rapporti con numerosissime ditte esportatrici, dalle più possenti come la Montecatini, la Fiat, l'Ansaldo, la Gaslini, la Breda, ecc. alle più modeste e umili

a carattere artigiano, alle quali pure si è cercato di venire incontro per favorire il collocamento all'estero dei loro prodotti.

E di questo consenso è una riprova l'incremento del numero dei soci, che nel 1939 nonostante le difficoltà del momento, è salito di oltre un centinaio in tutta Italia.

Ricorderemo in rapida sintesi solo alcuni aspetti del lavoro svolto nel 1939, che, se non ha potuto sottrarsi all'influsso delle contingenze di carattere internazionale, è risultato però ugualmente utile. Esso non ha subito soste e si è anzi intensificato, soprattutto perchè non bisognava tralasciare alcuna occasione, secondo le precise direttive del Ministero per gli Scambi e le Valute e di quello delle Corporazioni, per facilitare l'affermarsi dell'Italia quale mercato di rifornimento dei manufatti ai Paesi d'Oriente, in un'ora in cui essi maggiormente sentivano il bisogno di tali articoli, data la loro limitata produzione interna e la diminuita concorrenza estera.

Sono continuate ad affluire in buon numero alla nostra Camera le segnalazioni relative a richieste di merci, da Paesi come la Turchia, l'Iran, l'Egitto, l'Irak, la Grecia, la Romania, la Palestina, Cipro, Mozambico, ecc., oltre che dall'Albania, e sono state rapidamente smistate dai nostri Uffici alle varie ditte interessate di ogni zona d'Italia, mentre per non pochi prodotti, come pellami, lampadine elettriche, prodotti chimici, marmi, macchine utensili, articoli sportivi, e tanti altri, abbiamo cercato di intensificare la propaganda, sempre nei Paesi orientali, approfittando delle particolari contingenze.

Sono state specialmente notevoli le segnalazioni fatte per la esportazione di tutti i prodotti dell'industria metallurgica e meccanica, che hanno solo trovato una limitazione nelle disponibilità delle materie prime. Seguono in ordine di importanza i prodotti dell'industria chimica e conciaria, i prodotti alimentari, quelli dell'industria tessile e dell'abbigliamento, che già erano largamente conosciuti sui mercati mondiali, dell'industria ceramica e del vetro, delle costruzioni, dell'industria cartaria, ecc.

Si è cercato di favorire in particolar modo l'affermazione di nuove categorie di prodotti, in aggiunta a quelli, specialmente nel settore tessile, che già erano largamente introdotti, e fra gli altri citeremo numerosi prodotti coloranti, prodotti chimici ausiliari dell'industria tessile, materie e filtranti per uso enologico, macchine utensili di vario tipo, legnami compensati, motori marini, materie plastiche, apparecchi chirurgici, creazioni artistiche per la moda, ricami, articoli fotografici, articoli di ebanite, ecc.

Il prospetto statistico delle relazioni intrecciate o intensificate attraverso questa Camera di Commercio, tra ditte italiane ed orientali, dà luogo a parecchie considerazioni. Gli Stati Balcanici, l'Egitto, la Siria, la Palestina, l'Iran, l'Irak, l'India e molti grandi mercati dell'Estremo Oriente, oltre ad alcune zone dell'Africa Orientale, sono i Paesi dai quali sono giunte in maggior numero segnalazioni, proposte e richieste.

Ecco il numero delle lettere in arrivo e in partenza da e per le varie zone:

Albania 3396; Libia 1662; Egitto 2165; Turchia 2003; Isole Italiane dell'Egeo 1876; Grecia 1868, Iran 1841, Romania 1791, Palestina 1781, Ungheria 1778, Cipro 1734, Irak 1306, Cina 738; Mozambico 707; India Britannica 1710; Siria 1724; Jugoslavia 1596; Bulgaria 1456; Indie Or. Olandesi 1407, oltre a cifre più modeste degli altri Paesi d'Oriente (tra i quali l'Estremo Oriente è largamente rappresentato). Il numero di lettere in arrivo per l'A.O.I. è stato di 1565.

Opera di propaganda continua e diretta è stata fatta presso numerose ditte orientali, sia con la diffusione di materiale illustrativo vario, sia con la cooperazione dei nostri corrispondenti nei maggiori centri commerciali della Balkania e dell'Oriente, dai più vicini di Tirana o Corfù, a quelli di Istanbul, Belgrado, Bukarest, Giaffa, Gerusalemme, Bagdad, ai più lontani come quelli di Calcutta, Tien-Tsin, Shangay Dairen e Sidney. Questo centinaio di corrispondenti svolge, talvolta tra molte difficoltà, opera meritoria e ci invia periodicamente u-

Si è cercato di favorire in particolar modo l'affermazione di nuove categorie di prodotti, in aggiunta a quelli, specialmente nel settore tessile, che già erano largamente introdotti, e fra gli altri citeremo numerosi prodotti coloranti, prodotti chimici ausiliari dell'industria tessile, materie e filtranti per uso enologico, macchine utensili di vario tipo, legnami compensati, motori marini, materie plastiche, apparecchi chirurgici, creazioni artistiche per la moda, ricami, articoli fotografici, articoli di ebanite, ecc.

Il prospetto statistico delle relazioni intrecciate o intensificate attraverso questa Camera di Commercio, tra ditte italiane ed orientali, dà luogo a parecchie considerazioni. Gli Stati Balcanici, l'Egitto, la Siria, la Palestina, l'Iran, l'Irak, l'India e molti grandi mercati dell'Estremo Oriente, oltre ad alcune zone dell'Africa Orientale, sono i Paesi dai quali sono giunte in maggior numero segnalazioni, proposte e richieste.

Ecco il numero delle lettere in arrivo e in partenza da e per le varie zone:

Albania 3396; Libia 1662; Egitto 2165; Turchia 2003; Isole Italiane dell'Egeo 1876; Grecia 1868, Iran 1841, Romania 1791, Palestina 1781, Ungheria 1778, Cipro 1734, Irak 1306, Cina 738; Mozambico 707; India Britannica 1710; Siria 1724; Jugoslavia 1596; Bulgaria 1456; Indie Or. Olandesi 1407, oltre a cifre più modeste degli altri Paesi d'Oriente (tra i quali l'Estremo Oriente è largamente rappresentato). Il numero di lettere in arrivo per l'A.O.I. è stato di 1565.

Opera di propaganda continua e diretta è stata fatta presso numerose ditte orientali, sia con la diffusione di materiale illustrativo vario, sia con la cooperazione dei nostri corrispondenti nei maggiori centri commerciali della Balkania e dell'Oriente, dai più vicini di Tirana e Corfù, a quelli di Istanbul, Belgrado, Bukarest, Giaffa, Gerusalemme, Bagdad, ai più lontani come quelli di Calcutta, Tien-Tsin, Shangay Dairen e Sidney. Questo centinaio di corrispondenti svolge, talvolta tra molte difficoltà, opera meritoria e ci invia periodicamente u-

tili rapporti informativi per chiarire le reciproche relazioni di scambio tra l'Italia ed i vari Paesi dell'Oriente vicino e lontano.

L'opera dei corrispondenti è stata messa a completa disposizione della Fiera di Levante, alla quale nel 1939 abbiamo partecipato, come negli anni innanzi, sia con la raccolta e trasmissione di gran numero di richieste ed offerte di merci da e per l'Oriente, sia con la collaborazione offerta agli importanti Convegni economici che la Fiera, auspice il camerata Larocca, ha organizzato con un autentico successo per dieci Paesi d'Oriente, sia infine con l'apposito ufficio informazioni da noi istituito nel reparto commerciale.

Così pure questa Camera ha dato la sua opera per la partecipazione alla grande Mostra d'Oltremare a Napoli; partecipazione organizzata a spese del Comune di Bari e dell'Amministrazione Provinciale, allo scopo di porre in evidenza il cospicuo posto tenuto dalla Terra di Bari nei rapporti con il Levante.

Non è infatti fuori luogo ricordare che diverse zone, che sono ora al centro dell'attenzione mondiale, hanno appartenuto nei più fulgidi periodi della nostra storia al Regno di Apulia e di Sicilia, poi Regno di Napoli, che fu Regno di fulgide tradizioni marinare ed espansioniste, fieramente consapevole del suo posto nel Mediterraneo.

Le grandi carte geografiche indicanti i nostri domini di un tempo ed esposte nella Mostra d'Oltremare hanno richiamato l'attenzione dei visitatori. Malta era perno e centro della nostra espansione, tolta poi al Regno di Napoli con i noti albionici raggiri, e che ora sta per ritornare per sempre alla grande Madre, per la seconda volta nei millenni ricinta sul mare della porpora imperiale. E con Malta Tunisi, tenuta dal Regno di Apulia e Sicilia dal 1135 al 1535, l'Albania e l'Epiro dal 1259 al 1363, Corfù dal 1081 al 1386 e poi il Principato di Morea, Tripoli di Siria, il Principato di Antiochia e l'intero Regno di Gerusalemme.

In altra carta l'Amministrazione Provinciale e il Comune di Bari hanno fatto riprodurre il cammino della gloriosa prima crociata, partita in parte da Bari, in parte da S. Stefano presso Monopoli e da Brindisi.

Nel rimirare la via percorsa dai valorosi soldati della fede, benedetti dal Papa Urbano II presso la Cripta di S. Nicola, santo Mediterraneo, propugnatore della solidarietà cristiana fra l'Oriente e l'Occidente, non è possibile non osservare che è su per giù lo stesso tracciato della Transbalcanica, di cui ora torna a parlarsi, ed il cui primo tratto va costruendosi tra Durazzo ed Elbasan, seguendo la vallata dello Scumbi.

Le linee di navigazione.

L'attività informativa e quella di propaganda, che sono essenziali caratteristiche di questa Camera, è stata integrata dallo studio dei vari problemi inerenti agli scambi con l'Oriente, e dei mezzi per intensificarli, e tra essi hanno avuto sempre una parte notevole quelli relativi alle comunicazioni terrestri, marittime ed aeree.

Le nostre segnalazioni, nell'incalzare degli eventi, hanno dovuto adattarsi alle possibilità concrete del momento. E data la vigile azione delle gerarchie locali, dei miglioramenti si erano ottenuti, prima dei provvedimenti restrittivi di carattere generale adottati negli ultimi mesi per l'inizio delle ostilità.

Così il servizio marittimo tra Bari e Durazzo e gli altri maggiori porti albanesi aveva realizzato, prima della sospensione, sensibili sviluppi, che diverranno maggiori non appena cesseranno i provvedimenti di sicurezza adottati ora per la navigazione, e che è augurabile vengano integrati, secondo una nostra richiesta che riaffermiamo in questa sede, da linee diurne e giornaliere e da collegamenti più frequenti con gli altri porti albanesi.

Merita in ogni modo di essere ricordato, come riprova dell'importanza ed efficienza degli interessi che legano la no-

stra città alla sponda opposta e della continuità dei rapporti anche nelle attuali contingenze, la iniziativa subito assunta in Bari di organizzare, non ostante lo stato di guerra, servizi di trasporto marittimo liberi, che vanno a pieno carico e con notevole frequenza da Bari ai vari porti della opposta sponda.

Ma già il complesso problema delle fermate delle linee marittime del Levante e dell'Estremo Oriente, andrà certo riesaminato dopo la vittoria con ben maggiori prospettive.

Per le comunicazioni aeree abbiamo finalmente realizzato un servizio Milano-Bari-Tirana, che soppresso e poi ripristinato in questi ultimi mesi si rivela, dobbiamo dirlo, già inferiore alle esigenze per la esiguità dei posti riservati a Bari.

Tra i problemi relativi ai servizi ferroviari ricorderemo il raddoppiamento del binario da Ancona a Foggia e la elettrificazione della stessa linea, che, dopo il momentaneo spiegabile arresto, sono ormai avviati a sicura soluzione e potranno determinare un ben più grande afflusso di viaggiatori sulla linea adriatica e sui porti pugliesi.

Italia ed Albania.

Attraverso sedici anni la nostra Camera ha dedicato buona parte del suo lavoro ai rapporti economici con l'Albania. Sono infatti numerose le sue pubblicazioni dirette ad allargare la conoscenza di quel mercato, pubblicazioni diffuse al tempo stesso che una vasta opera di propaganda si svolgeva in Albania attraverso i nostri uffici di corrispondenza aperti a Tirana, Scutari, Durazzo, Valona, Porto Edda, e Coritza, e con i frequenti viaggi dei dirigenti di questa Camera.

Ci si consenta di citare a tale riguardo l'azione già spiegata attraverso la « Gazzetta del Mezzogiorno » con la pagina « Le Vie dell'Oriente », che riprenderemo a momento proprio, e che completava quella, che onora il giornalismo barese, svolta lungo dodici anni dalla « Gazeta Shipëtare ».

Negli ultimi mesi vari problemi aventi rapporti con l'unione doganale italo-albanese e con l'applicazione della tassa sull'entrata sono stati oggetto di particolare studio.

Va anzi aggiunto che talune segnalazioni e proposte fatte da questa Camera agli organi competenti, al fine di superare taluni ostacoli che sono stati rilevati nei riguardi delle merci affluenti a Bari in deposito franco, per l'importazione temporanea di prodotti da riparare o sottoporre a successive fasi di lavorazioni, sono state accolte ed hanno formato oggetto di speciali provvedimenti.

Fra le iniziative prese per venire incontro, a Bari, alle esigenze dei camerati albanesi, va messa in particolare rilievo la istituzione e il funzionamento nella nostra Sede di una Sala Convegno, inaugurata dal Prefetto e dal Federale nel febbraio scorso.

Con l'assiduità, che si mantiene costante, degli albanesi nei nostri uffici, si contribuisce a rinsaldare i contatti con gli elementi locali e a dar loro il necessario appoggio per il disbrigo degli affari nella nostra città.

E' stata messa a disposizione degli albanesi una sala di lettura e si è presentata anche una larga raccolta di cataloghi di oltre mille ditte italiane: pratica da esemplificatrice dimostrazione della possente efficienza della nostra produzione.

Presso la Sala Convegno si sono tenute varie riunioni, tutte ispirate al pratico scopo di incrementare gli scambi tra i maggiori porti pugliesi e l'altra sponda, e di superare le difficoltà che ancor oggi si presentano e che attendono di essere eliminate.

La ferrovia " Transbalcanica „

Va accennato a questo punto a un problema fondamentale che ci appassiona da anni; la cosiddetta « transbalcanica », destinata a collegare Durazzo con l'interno dell'Albania e poi, secondo un progetto del 1917, a Salonico e Istanbul, e de-

stinata a portare la nostra Puglia a diretto contatto con i Paesi Balcanici. Grande problema che, congiunto a quello della camionale Bari-Napoli, costituirà domani una realizzazione imperiale di straordinario rilievo, schiudendo concrete ed immediate possibilità alle relazioni tra l'Italia, specie l'Italia Meridionale, la Balcania e il Levante.

Tutti ricordiamo come la tanto strombazzata, nonchè defunta e certo non rimpianata, Intesa Balcanica, fondata su premesse di ordine economico di cui vedremo ora, riassunto in cifre eloquenti, il retroscena, avesse una sottintesa ed invano smentita funzione anti-italiana. Ebbene: questa funzione era resa possibile appunto dalla mancanza di facili comunicazioni in senso trasversale.

La Transbalcanica trova ora elementi di sicuro successo nel crollo dell'Intesa Balcanica, che, mentre non aveva saputo nè potuto portare gli scambi interbalcanici, dei quali si faceva paladina, al disopra di modestissimi limiti, era stata sfruttata nel campo economico, oltre che in quello politico, esclusivamente dall'Inghilterra, le cui vendite erano salite nel periodo 1932-38: per la Grecia da 1076 milioni di dracme a 1926 milioni; per la Romania da 1235 milioni di lei a 1529 milioni; per la Jugoslavia da 212 milioni di dinari a 431 milioni; per la Turchia da 10 milioni 640 mila lire turche a 16 milioni 794 mila. Ecco il retroscena — a profitto dei mercanti e plutocrati britannici — dell'Intesa Balcanica, che nel suo vaporoso programma era sorta al fine di assicurare l'autonomia anche economica ai Balcani.

Nessun vantaggio aveva potuto trarne la Francia, nonostante si fosse anche in questo caso aggiogata passivamente all'Inghilterra, nella vana illusione di riuscire a comprimere l'inarrestabile ascensione dell'invidiatissima Italia. Infatti le vendite della Francia erano scemate in tutti i Paesi, mentre l'Italia, difendendo strenuamente le sue posizioni, nonostante la sproporzione dei mezzi disponibili, era riuscita a migliorare nello stesso periodo 1932-38 le sue esportazioni in Grecia ed in Jugoslavia.

I Paesi arabi.

Un altro settore di speciale interesse per il nostro Paese è quello nel quale predomina l'elemento arabo, che il Duce ha saputo attrarre a noi con la geniale saggezza della sua politica e che già ci ha dato indubbie prove di attaccamento non solo nei territori africani, dalla Libia all'Etiopia, e nel periodo più recente nella Somalia ex Britannica, ora riscattata dall'eroismo dei nostri soldati, ma anche nel Levante Asiatico, con significative manifestazioni di simpatia, come quelle offerteci ultimamente dai siriani e prima dagli studenti orientali in Italia.

D'altra parte la Radio-Bari, contro la quale si appuntava l'ira dei lords mercanti e della stampa prezzolata di Londra, è stata per anni la voce dell'Italia fascista, volta soprattutto al mondo arabo.

Anche in quelle regioni noi ci siamo trovati di fronte negli ultimi anni non tanto la Francia, che nella sua biliosa incoscienza cedeva continuamente terreno nel campo economico, precorrendo così quell'accentuato movimento di decadenza che era già in atto e che ha avuto nel disastro militare la sua spettacolare ed inevitabile conferma, ma la violenta opposizione inglese ad ogni nostra affermazione.

I Paesi arabi — voi lo sapete, o camerati — sono coinvolti nella lotta soprattutto a causa del possesso degli olii minerali, così indispensabili oltre che all'attività moderna in genere, alla condotta delle operazioni belliche in particolare.

E sapete pure che la Gran Bretagna dal 1914 in poi ha prevalentemente diretto la sua politica tentacolare a conquistare con qualunque mezzo il controllo del petrolio e che essa era giunta ad assicurarsi tra il 60% e il 70% di tutte le riserve petrolifere del mondo.

Ora, dopo gli Stati Uniti e la Russia, l'Irak e la Persia sono i due Paesi che hanno le più ricche riserve petrolifere (671 milioni di tonn.), mentre il loro sfruttamento è ancora modestissimo, specie per l'Irak che solo negli ultimi anni è

stato collegato ai porti di Tripoli di Siria e Caifa con due oleodotti della lunghezza di circa due mila chilometri, capaci di trasportare quattro milioni e mezzo di tonnellate all'anno. E l'oleodotto di Caifa è ben noto ai nostri intrepidi aviatori, guidati, in imprese che resteranno leggendarie, dal Segretario del Partito.

Interessi veramente superiori son dunque da far valere in quel grande settore, onde una più adeguata nostra partecipazione varrà a determinare nuove maggiori correnti di traffico anche con tutta l'Asia occidentale.

Il triangolo Napoli-Bari-Palermo.

Nel nuovo assetto dell'economia del mondo, che ritroverà nel Mediterraneo, per il semplice fatto che esso bagna tre continenti, il suo centro di propulsione e di intermediazione, l'Italia è chiamata ad assolvere una funzione di primissimo piano, la funzione vaticinata da Mussolini sin dal primo intervento, e sotto nuova luce si profila il destino delle città del Mezzogiorno.

Il triangolo Napoli-Bari-Palermo sarà formidabile strumento di potenza e fulcro di attività espansionista al centro dell'Impero fondato da Mussolini, sotto i simboli folgoranti del Fascio Littorio e dello Scudo Sabauda.

Il nostro Mezzogiorno, che ancora vent'anni addietro era considerato come una specie di palla di piombo penosamente trascinata dallo stato liberale, ritorna così alla sua vera storia e alla sua vera funzione: proteso com'è nel Mediterraneo, il Mezzogiorno o è imperiale o non è nulla, e per essere imperiale deve attrezzarsi imperialmente, dotato come esso è di una delle popolazioni più sobrie, più resistenti, più volitive, più spontaneamente colonizzatrici, e quindi civilizzatrici che Dio abbia creato sulla terra.

In rapporto con questa nuova e grande efficienza che viene ad avere il triangolo Napoli-Bari-Palermo, l'operosa attività degli altri porti pugliesi, a cominciare da Brindisi e Ta-

ranto, assurgerà a ben più alto livello. La regione pugliese, come tutto il Mezzogiorno, dovrà contribuire con eguale intensità di lavoro al potenziamento degli scambi con i Paesi del bacino Mediterraneo e dell'Oceano Indiano.

La camionale Napoli-Bari.

E' pertanto nel quadro della nuova potenza imperiale dell'Italia che va impostato e risolto, secondo le direttive già fissate dal Duce, il progetto della camionale Napoli-Bari, che può anche dirsi Roma-Napoli-Bari.

Il versante tirrenico sarà così collegato al basso Adriatico e il vecchio sistema stradale, che è ancora in essere nel Mezzogiorno, tagliato fuori pertanto dal grande movimento turistico, che presuppone comunicazioni rapide attraverso i tracciati più brevi, sarà così infine sostituito da un sistema stradale consono al dinamismo del nostro tempo. Le relazioni tra il Levante, la Balcania, l'Albania e Napoli-Roma saranno così agevolate e incrementate attraverso Bari.

Nè si dica che queste possibilità avvenire nel Mediterraneo ed oltre non trovino adeguato sostegno nella realtà economica e commerciale italiana quale essa è. A dimostrare il contrario basta il fatto che la nostra gloriosa ed apprezzata marina mercantile, che noi qui salutiamo nella persona del Presidente della Finmare. Cons. Naz. Lojacono, barese di Bari, abbia saputo assicurare alla bandiera d'Italia un primato propiziato di più grandi successi nel prossimo domani.

L'Italia nei grandi porti mediterranei.

Le ultime statistiche che abbiamo a disposizione sono quelle del 1938 e dei primi mesi del 1939. Ebbene: nei porti greci, superando la bandiera estera, il nostro tonnellaggio ha raggiunto nel complesso nel 1938 un milione e duecento mila tonnellate su un totale di 5.219.000 tonnellate. A Beirut non solo abbiamo tenuto il primo posto fra le bandiere straniere,

ma in alcuni mesi, come per esempio nel gennaio 1939, abbiamo superato la stessa bandiera francese; ad Istanbul il numero delle navi italiane operanti in quel porto ha superato notevolmente tutte le altre bandiere estere, anche nel 1939; nei porti della Palestina e più ancora in quelli di Cipro, nel 1937, abbiamo superato con le altre anche la bandiera inglese.

Una corrispondente situazione di privilegio abbiamo conquistato nei porti bulgari, romeni e jugoslavi, mentre, come è stato varie volte sottolineato dalla stampa, nel movimento del Canale di Suez l'Italia, che nel 1913 era al 6° posto, è ormai dal 1936 solidamente al 2° posto, seguita da Germania, Olanda, Francia e Giappone. Ad Alessandria d'Egitto il nostro primato è stato solo superato, ma di poco, dalla strozzatrice marina britannica. In undici mesi del 1938, infatti, il nostro tonnellaggio è stato di 936 mila tonnellate contro poco più di 1 milione di tonn. dell'Inghilterra. Allora però Zeila e Berbera non erano ancora nelle nostre mani.

I Paesi del Mediterraneo ci offrono tuttora insperate possibilità di lavoro e di traffici: dalla Tunisia, così ricca di nostri coloni, all'Algeria ove l'elemento italiano è anche vivo ed operante, dall'Egitto che ha dovuto sinora subire l'esoso e vessatorio prepotere della finanza inglese, assorbendo merci britanniche per 8 milioni e mezzo di lire egiziane, contro 3 milioni dell'Italia, al Sudan anglo-egiziano, che può fornire alla magnifica nostra industria tessile i cotonei della piana del Nilo: quei cotonei che la « santa volpe » Lord Halifax, citava nel suo famoso telegramma, tutto impregnato di sorniona ipocrisia.

Oceano Indiano ed Oriente Medio ed Estremo.

Ovunque, dunque, sulle basi di una già solida situazione, è per sorgere una ben più vasta e serrata mole di interessi economici italiani, che con l'ausilio derivante dal fiorente possesso dell'Africa Orientale, non potranno limitarsi entro i con-

fini del Mediterraneo, ma dovranno anche estendersi all'Oceano Indiano e all'Oriente Asiatico, sulle rovine delle plutocrazie sfruttatrici.

Nel 1931, al Congresso delle Camere di Commercio Italiane all'estero inaugurate dal Duce in Campidoglio, la nostra Camera si presentò con alcune relazioni sulle esportazioni italiane nei mercati dell'India, dell'Indocina, delle Indie Olandesi e dell'Africa Orientale. Sin da allora poteva presentirsi, infatti, che l'Oriente si allargava ed offriva possibilità nuove: possibilità che ci sarebbero però sfuggite se le plutocrazie e il giudaismo avessero continuato a tiranneggiare quei grandi mercati. E ricordiamoci che ai rapporti con i mercati coloniali in genere è collegata la soluzione del problema dei problemi: quello delle materie prime, dal petrolio dal ferro e dal carbone, al cotone al rame ed allo stagno.

La funzione di Bari.

Ecco dunque, attraverso la luminosa realtà che già si intravede, e che dobbiamo aver presente nel fissare le nuove direttive di marcia per questa Camera, risaltare ben chiara e sicura la funzione di Bari e della Puglia, quale è stata lucidamente intravista dal Duce, che volle perciò dotare la città nostra di un grande porto, ed assicurare agli altri maggiori porti pugliesi, da Brindisi e Taranto a Barletta e Manfredonia, le necessarie condizioni di sviluppo.

Gli organi competenti riconoscono e riconosceranno sempre più e sempre meglio alla nostra Bari il posto che le spetta e certo le assicureranno i mezzi per assolvere in pieno la sua funzione, collegandola anche con adeguate linee a tutto il bacino mediterraneo, all'Oceano Indiano, all'Estremo Oriente. E in quanto alla marina velica un solo augurio va espresso: che essa torni alle sue tradizioni, cioè torni ad avere l'efficienza di una volta nelle relazioni tra la Puglia e gli scali del Levante.

Ricordiamoci sempre delle parole di Mussolini « Bari è

anello di congiunzione tra Occidente ed Oriente, strumento dell'espansione italiana nel Mediterraneo Orientale ed oltre ».

Ma noi vogliamo porre, prima di chiudere, un ultimo problema, che merita la più grande attenzione, cioè quello della completa industrializzazione, nel nuovo clima imperiale, di Bari e della Puglia, problema che si inquadra in quello organico della nuova industrializzazione italiana, giacchè, come ha scritto nel « Popolo d'Italia » il Conte Volpi di Misurata, l'industria costituisce il settore destinato a maggiori sviluppi e trasformazioni nell'Europa pacificata di domani.

Siamo dunque in un momento cruciale; tutto si trasforma e si rinnova, come abbiamo detto al principio, e guai a non adeguarsi alle nuove esigenze.

I paesi levantini come gli africani, come quelli dell'Oriente Medio ed Estremo, hanno bisogno soprattutto di manufatti, ed è questa deficienza del loro sviluppo industriale la base delle possibilità di integrazione con l'Italia.

L'industrializzazione del Mezzogiorno.

D'altra parte evidenti ragioni di opportunità consigliano di non accentrare in poche regioni del Settentrione tutto il complesso dell'attrezzatura industriale italiana, mentre le nuove e più ampie basi su cui dovrà fondarsi lo sviluppo autarchico della nostra produzione per l'accresciuta disponibilità di materie prime dei territori dipendenti dall'Italia, debbono far considerare Bari e la Puglia non solo come zona di transito, ma come zona particolarmente adatta per l'impianto di quelle industrie che potranno utilizzare materie prime provenienti dal Mediterraneo ed oltre, o produrre articoli destinati ai Paesi orientali.

L'attività industriale sarà così una valvola di sicurezza e di sfogo per la nostra esuberanza demografica: utile quanto l'altra del collocamento della mano d'opera agricola non solo per l'avvaloramento della vicina Albania, ma anche per

i nostri nuovi territori africani, specie dell'Africa del Nord, in cui, per esempio, così preziosa può riuscire la provata esperienza degli olivicoltori pugliesi.

Non è questa la sede nè il momento per esaminare nei suoi dettagli così importante questione, ma è necessario porla e aver presente — fra l'altro — che l'industria pesante potrà giovare della vicinanza dei materiali ferrosi albanesi, quella dei concimi chimici potrà — ne abbiamo profonda certezza — trarre dalla Palestina e dall'Egitto ottime possibilità per il rifornimento di fosfati e potassa (al qual proposito bisogna aggiungere che sonvi in Puglia estesi affioramenti di rocce leucitiche, la cui importanza ai fini autarchici è stata anche pochi giorni addietro riaffermata dal Duce in una delle adunanze del Comitato Interministeriale, sia per la produzione dell'alluminio, sia per la produzione dei sali di potassa); le pelli della Somalia e dell'Albania potranno trovare impiego in una industria guantaria per la quale sono particolarmente adatte, i cotonei sudanesi e della nostra Africa Orientale e quelli levantini potranno dare vita ad industrie tessili che qui difettano e che avrebbero grandi possibilità di vendita in tutto l'Oriente.

E così ancora dicasi per la lavorazione delle lane del Nord Africa, per gli oleifici e le spremiture dei semi oleosi, per le industrie di conservazione del pesce, ecc.

E' un campo sconfinato, in cui vi è molto cammino da percorrere e molti onori da cogliere da parte dei nostri industriali, che saranno come sempre all'altezza dei compiti che maturano.

Sappiamo che il Duce vuole distribuire le industrie nuove in tutto il Paese; non dovrà dunque mancare una giusta aliquota alla Puglia operosa, meglio congiunta, con la camionale Bari-Napoli-Roma e con la elettrificazione della litoranea adriatica, all'interno del Paese, meglio « lanciata » con le grandi strade consolari che si irradieranno da Durazzo per tutta l'Albania e la Balcania, con la Transbalcanica di domani

con le nuove linee di navigazione, verso l'espansione di oltre-mare, cioè verso la pulsante vita imperiale.

Con tali prospettive si schiude un più fecondo ciclo di lavoro per questo Istituto Fascista che, con l'ausilio del Ministero per gli scambi e le valute, con l'autorità del suo Consiglio Direttivo e in perfetta intesa con le gerarchie locali più che mai unite e solidali di fronte alle radicali soluzioni che si profilano, vuole contribuire, in umiltà e in silenzio, a realizzare in pieno il presagio di Mussolini, espresso nella lettera indirizzata l'8 giugno 1925 Anno III alla nostra Camera di Commercio « Possa la Puglia riprendere nei traffici con l'Oriente il cospicuo posto tenuto nei momenti più gloriosi della sua storia ».

La Puglia, il Mezzogiorno, l'Italia lo riprenderanno con orgoglio e dinamismo fascista al loro posto di avanguardia nella espansione verso l'Oriente Mediterraneo, asiatico ed africano; lo riprenderanno, nel nome del Re Imperatore e del Duce, nel fulgore della Vittoria ».

