

gnificato anche dal semplice lato degli scambi. Nel 1938 il fabbisogno delle merci nel territorio dell' Impero si è aggirato intorno ai 2 miliardi di lire e fra i vari prodotti importati molti possono essere forniti in misura notevole dal nostro Mezzogiorno.

Si tenga conto che i maggiori porti pugliesi, Bari, Brindisi, Taranto, sono a distanza relativamente breve da Suez e che quindi anche per questo essi debbono avere più frequenti rapporti con l' Impero. Per Bari, ad esempio, questi rapporti ancor oggi sono saltuari e difficili.

L' impresa d' Etiopia e quella d' Albania pongono Napoli e Bari, Napoli e la Puglia di fronte a necessità nuove; vorremmo dire a necessità inesorabili di vita e di sviluppo. Fino a ieri il progetto della camionale Napoli-Bari poteva parere un progetto di semplice valorizzazione turistica. Oggi questo progetto è una esigenza di ordine superiore. Il Tirreno e l' Adriatico devono essere meglio collegati fra loro; dev' essere possibile fare il percorso Napoli-Bari in tre ore ed anche meno, attraverso la zona che, dalla Campania alla Lucania, alla Puglia, diventerà nel prossimo ventennio per forza di cose, tutta una grande zona industriale.

L' unione con l' Albania silenziosamente preparata dal fulgido genio di Mussolini, corona otto secoli di storia nostra, vissuta nei porti pugliesi, napoletani e siciliani.

I nostri Re, i Re di Puglia e di Sicilia prima, i Re di Napoli dopo, furono Re d' Albania, le dinastie che hanno regnato nel Mezzogiorno si chiamarono « durazzesche » da Durazzo che era come il perno del Regno. I nostri navigatori, esportatori, commercianti conobbero palmo a palmo l' Albania; sui porti albanesi come su