

Il professionista potrà possedere la sua casa al Lago e trovarsi in ufficio a Milano e a Torino quando le città cominciano a vivere. Il deleterio fenomeno dell'urbanesimo dev'esser veduto anche da questo punto di vista: più si nasce dove più spazio c'è per nascere: l'elemento topico esercita grande influenza. Non bisogna credere che l'automobile possa nuocere alle ferrovie. Di due apparenti concorrenti, onorevole Ministro delle comunicazioni, e se m'è consentito ricordarlo, mio illustre concittadino, bisogna fare due consoci.

Prima che l'Italia automobilisticamente raggiunga la media di paesi come l'America o come il Belgio del periodo florido, le ferrovie avranno, parallelamente alle vie d'aria, risolto il problema unitario dei mezzi di trasporto e di comunicazione.

E in tale materia, più che in ogni altra, bisogna aver coraggio....

Ma i tempi sono difficili! mi si obietterà. A costui o a costoro dichiaro che tale espressione non è di stile fascista. « Tempi difficili » è il titolo d'uno fra i meno perfetti romanzi di Dickens, proprio scritto in quel 1840 che segnò il coraggioso inizio della nostra rete ferroviaria in Lombardia, nella Venezia e nel Piemonte. Non ignoro il bilancio delle Ferrovie di Stato; mi rendo conto d'altre necessità più urgenti su punti che non hanno semplicemente valore turistico, ma *insisto nel sostenere che la spesa richiesta per tale opera, stralciando gli otto chilometri Somma-Sesto Calende, che si potrebbero riassetare in un secondo tempo, la somma globale necessaria per tale opera — dicevo — non supererebbe, a giudizio di competenti, il limite consentito alle spese per i lavori pubblici normali.*

Spesa che si tradurrebbe per la nostra provincia, che ha il vanto *d'aver fatto sempre da sé*, in lavoro: di quello che discende ai capillari della disoccupazione, specie in regioni come quella ossolana dove l'operaio era solito emigrare stagionalmente in Francia o in Germania.

Camerati! Una fortunata coincidenza che gli antichi considererebbero come lieto augurio, m'ha incoraggiato a parlare, ad essere — che io sappia — tra i primi se non il primo ad affrontare in questa sede un tale problema. Trent'anni sono trascorsi da quando una locomotiva staffetta imbandierata coi colori di Francia, Svizzera, Italia impennacchiò la collina con il vapore della sua ciminiera. E in questa primavera del '35, tredicesimo anno del Regime, il nostro lago ha attratto

su di sé lo sguardo ansioso, possiamo affermarlo, del mondo. Il 10 aprile la piccola linda stazione di Stresa assistette a qualcosa che non si dimentica: sotto la sua tettoia risonarono quattro inni: la Marsigliese, rombo d'ali lacerato da squilli; il « Dio salvi il Re » degli inglesi, solenne come un canto protestante; e la Marcia Reale nostra e il canto nostro di Giovinezza, fremiti di un'unica passione e respiro di una sola fede.

La cornice era modesta; ma è il segreto dei grandi pittori. Il quadro era di quel taglio che rivela il capolavoro. La Storia — quella con lettera maiuscola — diceva alla Cronaca, quella che può essere petulante anche nelle ore decisive: « Fatti da parte.... Passa il Duce ». (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Bibolini. Ne ha facoltà.

BIBOLINI. Onorevoli Camerati! L'esauriente relazione del camerata Borriello e gli oratori che mi hanno preceduto, hanno mietuto il campo della discussione. A me non resta che trattare quelle questioni sulle quali l'armamento delle navi da carico non può essere consenziente con quanto qui si è detto, lieto se potrò richiamare l'attenzione vostra sul problema che interessa profondamente l'economia e la potenza italiana.

Un severo monito antico che rispecchia una profonda realtà storica e che il Duce ha ricordato agli italiani dice: navigare è necessario, non è necessario vivere!

I paesi marinari che difettano di traffico nazionale e specie di materie prime, che sono i primi elementi dell'industria, se vogliono vivere e progredire devono cimentarsi in tutti gli Oceani sul libero traffico internazionale.

La Grecia, ad esempio, che ha un movimento commerciale molto limitato, dispone oggi di una flotta da carico presso a poco uguale alla nostra, la quale in tre anni ha visto ridursi il suo tonnellaggio di 450.000 tonnellate, ossia di circa il 25 per cento.

La seguente recente statistica conferma con cifre veramente impressionanti la decadenza di questo ramo, il più importante, della nostra marina: navi noleggiate sul mercato del Plata durante il 1934: inglesi 557, greche 472, italiane 96, jugoslave 58.

Quali le cause della nostra inferiorità? Pseudo competenti ed altri che non possono conoscere, perchè non le hanno vissute, le difficoltà in cui si dibatte la marina da carico, tendono a radicare nell'animo delle nazioni che la colpa è degli armatori: gente gretta — essi la definiscono — che limita il