

1. Venezia si presentò nella lotta economica mondiale, a causa della rivoluzione operata nei mezzi di trasporto, in condizioni di assoluta inferiorità, sia nei confronti della sua funzione nazionale, sia nei riguardi della sua funzione di intermedia-ria fra l'Oriente e l'Europa centrale.

Benchè interessantissimo, dobbiamo tra-
lasciare per ovvie ragioni l'esame del traf-
fico affluito al porto di Venezia nel quaran-
tennio che possiamo chiamare iniziale del
suo esercizio, in quanto condizioni geogra-
fiche, politiche ed economiche non consen-
tivano che lo scalo lagunare potesse am-
pliare il suo respiro per tutta la capacità dei
suoi polmoni.

Riguardo all'attrezzatura del porto in pa-
rola, è fuor di dubbio che si provvide con
ragionevole cura solo negli anni immediata-
mente precedenti la guerra e dopo il 1922.

Dalla seguente tabella appare il raffron-
to tra gli impianti esistenti nel 1919, quasi

identici a quelli prebellici, e quelli realiz-
zati alla fine del '23.

Meccanismi esistenti nel porto di Venezia	Numero			Potenzialità di sollevamento installata		
	1919	'23	'34	1919	'23	'34
	da tonn.					
Gru idrauliche	10	—	—	15	—	—
	10 -20	1	—	20	—	—
	1	—	—	7	—	7
Gru elettriche	1,5	2	7	9	3	10,5
	1,5-3	16	27	42	48	81
	3-6	—	1	3	—	6
	10-20	—	1	1	—	20
	15-30	—	1	1	—	30
Scaricatori a ponte	4	—	2	3	—	8
Elevatori per cereali	3	4	4	4	12	12
Montacarichi	1	8	8	8	8	8
Argan. } Idr. 0,4	1	—	—	—	0,4	—
} EL. 1,5	10	22	23	15	33	34,5
Trasportatori a teleferica	—	—	1	—	—	3,7
Totale meccanismi	52	73	102	121,4	208,5	283,7

Inoltre le banchine da 4.150 mq. sono salite a 4.226; le calate sono restate in 41.436 mq.; gli impianti ferroviari sono saliti da 82.000 a 94.000 m. Pur restando imprecisabile l'area del porto, a causa della