cialmente dipende, per la piccola industria la questione è invece importantissima, poichè da questa produttività dipende in grande parte l'economia domestica nazionale.

Vi è dunque una grande lacuna da colmare, ed a tale fine non mancano in Italia gli elementi naturali di produttività, specialmente dopo la utilizzazione della forza motrice elettrica, onde questo campo di azione sarà quello nel quale si potranno più favorevolmente esplicare le attività nazionali.

La ricchezza marittima e commerciale è costituita in massima parte dai mezzi di traffico e perciò precipuamente dalle ferrovie e dal naviglio mercantile.

Le strade ordinarie, i porti, le vie fluviali contribuiscono bensì a favorire la ricchezza commerciale, ma la loro funzione è così complementare di quella principale, ed in ogni caso è quasi difficilmente apprezzabile che noi la comprenderemo nell'estimo della ricchezza complementare.

La proprietà ferroviaria e marittima non costituisce una vera proprietà nazionale se non quando deriva da capitali nazionali, e perciò per molte nazioni è una ricchezza piuttosto fittizia che reale, ma considerandola interamente nazionale, nella impossibilità di valutarne la promiscuità, si può stabilire la classifica seguente:

Francia	-	per ogni abitante	L. 500
Germania	-	>	> 420
Austria	-	>	> 250
Italia	-	>	> 200
Spagna	-	>	> 200
Russia	-	>	> 120