

nellata; mentre da Genova a Berna, (1) con un percorso di 421 chilometri in meno, l'istessa merce paga lire 25,10 cioè lire 3,30 di più.

Anche il Belgio, dopo il suo vivo interessamento per il porto d'Anversa, ha ridato vita a *Bruges la morte*; e così l'Olanda ha ricongiunto Amsterdam col mare del Nord scavando un canale e costruendo il suo porto terminale di Ymudea.

Uno dei lati nella questione dei porti, trascurato, ma che converrebbe invece di grandemente curare, è quello della specializzazione dei porti stessi.

Una saggia e ben oculata amministrazione portuale dispone la attrezzatura meccanica in modo tale che il lavoro prevalente, in quel dato porto, si possa compiere colla massima sollecitudine e facilità.

Specializzare un porto (2) equivale talora a procurargli una vita rigogliosa. Così specializzare per l'industria della pesca Grimsby, Hull, Sandwich, Yarmouth e Lowestoft in Inghilterra; Boulogne, Douarnenez e Arcachon in Francia; Geestmünde in Germania ha significato arricchirne la popolazione e fomentarvi lo sviluppo delle varie industrie connesse alla pesca.



Il litorale della Sicilia e della Sardegna (3) assorbe in totale circa 5 milioni di tonnellate del traffico. Il litorale della penisola, lungo il Tirreno, assorbe tonnellate 20 500 000; il litorale fra l'Ionio tonnellate 600 000 circa; e la costa adriatica circa sei milioni di tonnellate. Evidente risulta l'efficienza maggiore della costa tirrena coi porti, dall'*hinterland* più profondo, trovandosi i monti, ad eccezione della riviera ligure, lontani dalle coste.

L'Adriatico, invece, ristretto e chiuso, è sempre stato contrastato dalla presenza dell'Austria-Ungheria.

L'Italia continentale o settentrionale (4) con superficie di

---

(1) Da Genova a Berna Km. 517.

(2) V. VECCHI, *op. cit.*

(3) Dalla *Riforma Marittima*: Porti principali e porti secondari nell'economia nazionale, (G. Albi).

(4) Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto, Emilia.