

porto, forse tale concorrenza costa alla Francia oltre i limiti della convenienza finanziaria e non sarebbero adeguati i sacrifici che l'Italia dovrebbe imporsi per assicurare a Genova le 200 000 tonnellate, al massimo, che sono in giuoco. (1)

E, mentre anche i piccoli porti, (2) che hanno dato e danno luogo a tanta disparità di giudizi, circa il loro trattamento, dovranno essere meglio utilizzati e sfruttati, il nostro pensiero si rivolge, soprattutto, ai grandi scali che si incamminano ormai a divenire i più importanti del Mediterraneo, in quest'ora tragicamente grandiosa nella quale i destini d'Italia dovranno, inevitabilmente, maturarsi e tradursi in una decisa affermazione su quel mare che, a buon dritto, può dirsi veramente nostro.



L'autonomia consorziale del Porto di Genova, esumazione dell'antico *Magistrato del mare*, costituisce coll'esumazione Veneziana del *Magistrato delle acque*, un tangibile accenno a quel regime federale, che è, in forma più o meno esplicita, comune a tutte le grandi nazioni del mondo.

Il Governo inglese, per il Porto di Londra ed il francese per il Porto di Marsiglia, attendono allo studio degli Ordinali del Consorzio autonomo Genovese anch'egli persuasi che è opportuno avvicinare il potere agli interessi che si de-

---

(1) Queste considerazioni e questi apprezzamenti dell'Amministrazione del Consorzio autonomo del Porto di Genova meriterebbero, per la loro importanza, di essere ampiamente illustrati e commentati. L'indole di questo nostro breve studio non ce lo consente. La nuova Italia dovrà assolutamente accordare a' suoi porti, che sono i suoi polmoni, tutto intero il suo interessamento e le cure più vigili e sollecite.

(2) Bisognerà pure non dimenticare che il Comitato parlamentare per i porti minori deliberava in massima — qualche anno fa — l'inclusione nella tabella dei porti stessi e l'assegnazione di un adeguato stanziamento a ciascuno di essi.

La relazione dell'on. Arlotta, l'attuale Ministro che soprintende alla Marina Mercantile, chiedeva infatti la individualizzazione dei 51 porti esclusi dal progetto Gianturco; un aumento di 13 milioni, sugli stanziamenti dei quali 6 a favore dei 51 porti stessi e 7 per i porti di quarta classe, per le opere dei quali il contributo dello Stato dovrebbe essere portato al 65 %.