

2° Che da Napoli all'istmo di Corinto questa abbreviazione è di 58 chilometri;

3° Che da Napoli a Capo S. Maria di Leuca per tutte le navi dirette in Adriatico, per le quali solamente il canale avrebbe la massima efficacia, l'abbreviazione di distanza si riduce a chilometri 85.

Vale la pena, per così poco, di deviare il traffico di cabotaggio da Messina, Reggio e Catania?

Canali di una reale importanza, quando potessero venir costruiti con intenti commerciali a vantaggio delle provincie interne, sarebbero invece quelli che si propongono fra l'Adriatico e il Tirreno a maggiore o minore altezza della penisola. Di tanto in tanto vien fuori un accenno, una idea, come un *ballon d'essai*. La cosa pare tanto naturale, che ognuno, appena svegliatosi, fra uno sbadiglio e l'altro, si fa scappare un'esclamazione:

— Perchè non aprire un canale dal Po alla Polcevera?

Oppure:

— Perchè non tagliare un canale marittimo fra Montalto di Castro sul Tirreno e Fano sull'Adriatico? (Progetto Bocca).

Una bazzecola: *Seicento milioni!*

Il canale proposto dall'ing. Bocca avrebbe lo sviluppo di 200 chilometri, con una larghezza media di 80 m. e una profondità di 11 m. Le navi da guerra potrebbero percorrerlo alla velocità di 10 o 12 nodi all'ora. Sette provincie, cioè Roma, Grosseto, Siena, Arezzo, Perugia, Pesaro e Ancona, sarebbero messe in comunicazione acquea immediata; si completerebbe il prosciugamento dei laghi Trasimeno, Chiusi, Bolsena.

Eppure, se il disegno d'un canale fra l'Adriatico e il Tirreno non è tanto antico come quello fra il Tirreno e lo Jonio, che si attribuisce ai Romani, esso risale perlomeno al primo quarto di questo secolo, quando il maggiore cav.