

i porti di estuario. Così, ad es., Amburgo è divenuto porto di grande importanza dopo la industrializzazione della Germania del Nord, cioè dopo la valorizzazione industriale del retroterra, ma particolarmente per la via dell'Elba, che possiamo considerare come una continuazione della via marittima, e per la fitta rete ferroviaria che dal porto s'irradia in tutti i punti. Rotterdam deve molta della sua importanza alla via di penetrazione del Reno.

L'estensione e l'intensità dei mezzi di comunicazione che allacciano il porto al suo retroterra sono un esatto indice del suo valore economico ma soprattutto è l'economicità del mezzo di trasporto che determina l'importanza del porto, e come è noto il trasporto per via fluviale è meno costoso del trasporto per via ferrata.

È per questo che bisogna distinguere, parlando di retroterra di un porto, il dietroterra geografico dal dietroterra economico. Non è detto che una regione utilizzi, per il traffico marittimo, il porto ad essa più prossimo cioè il porto che geograficamente è più vicino alla regione. Molte volte invece le merci di un dato retroterra si dirigono verso porti che a prima vista sembrano meno comodi e che di fatto sono più distanti relativamente al traffico di quel retroterra.

Le cause di questo spostamento vanno ricercate nel fatto che molte navi preferiscono accettar noli per dati porti anzichè per altri, sia perchè in questi è più facile trovar noli di ritorno essendo situati sulle vie di maggior traffico (posizione centrale), sia perchè questi porti sono meglio attrezzati, qualche volta hanno tariffe portuarie modeste ed in essi le operazioni si compiono con maggiore rapidità. Nè il noleggiatore rimane allet-