

La valle del Po, ad esempio, si trova in condizioni favorevolissime ad effettuare un tale sistema di trasporti. Risalendo infatti al 1846 e 1848, si vede il profitto che ne traevano fino d'allora la Società milanese Perelli e Paradisi ed in seguito il Lloyd Austriaco fino al 1859, navigando regolarmente a vapore il Po fino a Pavia.

Essendosi allora combinata una lega di navigazione tra l'Austria, lo Stato Pontificio ed i Ducati di Modena, Parma e Piacenza, quelle Società tenevano il Po con 16 vapori e 130 barconi.

E si noti che le navi a quei tempi erano molto pesanti ed avevano perciò immersioni molto profonde; ora, invece, mercè i progressi della meccanica, si possono meglio di allora navigare fiumi e canali in acque poco alte.

Infatti, come appunto si rileva dalle memorie presentate al Congresso di Parigi, attualmente si costruiscono battelli onerari e rimorchiatori i quali, pur conservando una notevole forza di trazione, hanno meno di 80 cm. di immersione.

Dopo il Po, i fiumi minori: l'Adige, il Sile, il Piave, la Livenza, il Tagliamento; e poi, il Mincio la cui navigabilità tra Mantova e il lago di Garda non è difficile ad attuare, l'Oglio e l'Adda, sono tutti navigabili e navigati.

Quanto a canali, parlando dei principali, da Venezia molti se ne dipartono e per un raggio esteso tutto all'ingiro, gli uni vanno al confine austriaco, gli altri raggiungono l'Adige ed il Po, ramificandosi per i territori delle bonifiche.

Nella Lombardia, il Naviglio di Pavia, che è il congiungimento del traffico fluviale tra Pavia e la Fossa interna di Milano; il Naviglio della Martesana, che mette Milano in comunicazione coll'Adda e il Naviglio Grande che unisce Milano al Ticino e al Lago Maggiore.

Tra Pavia e Torino è a studiarsi accuratamente la possibilità di attuare la navigazione con opere di regolarizzazione e canalizzazione, le quali archerebbero altresì notevole beneficio all'agricoltura, spesso danneggiata dalle acque dilaganti per le campagne.

Altrettanto si dica del Tanaro, dal Po ad Alessandria.

A migliorare le condizioni generali della rete sopraccennata, già in grandissima parte navigabile, sarebbe però necessario ripristinare e mantenere le disposizioni legislative intorno ai fiumi e canali, cadute in disuso per lo stato di abbandono nel quale si lasciò andare poco a poco la navigazione.

Si potrebbe obiettare che l'Italia non trovasi, in fatto di navigazione interna, nelle stesse condizioni degli altri paesi d'Europa, essendo questi solcati da fiumi, dei quali molti hanno maggiori tiranti d'acqua e sono meno rapidi di quelli che, scendendo dalle Alpi, attraversano il settentrione della penisola. Certo che ora si possono rilevare sensibili vantaggi di fronte ad altre nazioni europee; ma è da notarsi che se la Francia e la Germania hanno una rete bene ordinata di fiumi e canali navigabili, lo devono, non solamente alle loro condizioni idrografiche, ma essenzialmente alle grandi opere sapute fare in ogni tempo pel più regolare regolare regime dei fiumi.

Una notevole differenza esiste però tra il nostro e gli altri paesi e consiste in ciò, che mentre in quelli per la naturale giacitura dei fiumi, la navigazione è attuata e distribuita in modo quasi uniforme per tutto il territorio, in Italia invece, le sole parti che ci prestino, meno poche eccezioni, sono il Tevere e regione settentrionale. Tuttavia ciò non costituisce un ostacolo.

Infatti, ad esempio, quei prodotti della Sicilia e delle provincie del versante Adriatico, i quali giungono ora per mare a Venezia per diramarsi in se-

guito nei territori della valle del Po, troverebbero un'apprezzabile diminuzione nelle spese di trasporto, qualora la navigazione contribuisse colle ferrovie ai trasporti entro terra. Né la navigazione interna richiederebbe nocumento agli interessi ferroviari, essendone anzi come la viabilità ordinaria un utile complemento. Il Cattaneo difatti fino dal primo apparire delle ferrovie intuì questa verità scrivendo nel 1848:

« Per compiere l'opera della massima prosperità di un paese, i due autori, i canali e le ferrovie, debbono accoppiarsi come i due metalli di una pila voltaica! »

Dal complesso della relazione intorno al Congresso, e dalle considerazioni svolte in seguito, sembrerebbe dunque confermata l'opportunità che anche in Italia si abbia a pensare ad istituire in modo regolare la navigazione interna.

Corroborano questa opinione le parole colle quali il deputato Hellepute, una delle personalità più autorevoli del Belgio in fatto di navigazione, parlando di quella interna e del vantaggio che ne può ritrarre il commercio — diceva in un suo importante discorso:

« Oggi non vi è una sola nazione che sotto pena di non progredire più, o di decadere, non debba fare il possibile per assicurarsi vie interne acquee parallelamente alle sue strade rotabili e alle sue linee ferroviarie. »

L'AZIENDA DEI TABACCHI nell'esercizio 1899-900

Anche la Direzione Generale delle Privative è stata sollecitata a pubblicare la relazione dell'azienda dei tabacchi per l'esercizio 1899-900 ed ecco un sunto dei dati più importanti.

Il prodotto lordo fu di L. 196,133,854 con un aumento di L. 5,622, il quale aumento, se appare lieve, assume però importanza quando si tenga conto che l'esercizio 1898-99 aveva recato un aumento di L. 8,160,671, in confronto al precedente, superando di L. 3,469,539,84 il reddito massimo del 1893-94, che fu il più lucroso dalla costruzione del Regno d'Italia.

I risultati del 1899-900 hanno quindi consolidato il notevole reddito raggiunto nell'anno precedente, senza escludere la possibilità di nuovi incrementi dei quali si ha già qualche sintomo nei preventivi dei mesi decorsi dell'esercizio attuale.

Le spese sostenute dall'Azienda sommarono a L. 49,824,815. — nelle quali però si comprendono L. 2,420,211 investite nella ricostituzione delle scorte (stock) e quindi in un ente patrimoniale.

L'utile netto effettivo del 1899-900 fu per conseguenza di L. 148,898,211, con un aumento di Lire 1,477,472 in confronto dell'esercizio precedente. E questo aumento nel reddito netto è tanto più apprezzabile, perchè rappresenta il risultato di economie ben intese, introdotte nei vari servizi, e il minor costo della materia prima, dovuto al mutato sistema negli acquisti.

Gli acquisti.

L'Agenzia italiana a New-York acquistò circa 16 milioni di Kg. di tabacchi americani per la somma complessiva di L. 18,497,110.

Tali acquisti furono conchiusi, dice la relazione, a condizioni favorevolissime, tanto che il prezzo dei Kentucky, che costituisce sempre la parte più importante, venne a risultare (merce posta in Italia) in L. 104,95 in oro al quintale, mentre il prezzo medio minore pagato col vecchio sistema dei pubblici