

Si vede che in paragone al periodo corrispondente del 1907, le importazioni durante i tre primi mesi dell'anno corrente hanno aumentato di 784,000 sterline, ossia dell'8,4 per cento mentre che le esportazioni hanno diminuito di 4,319,071 sterline ossia del 27,48 per cento.

**Il commercio della Repubblica Dominicana.** — Il commercio estero della Repubblica Dominicana nel 1907 ha passato 12,500,000 dollari, somma che non era stata mai raggiunta da questo paese. Il commercio d'esportazione si è elevato a 7,758,356 dollari contro 6,536,378 dollari sul 1906.

Le importazioni accusano ugualmente un aumento, passando da 4,064,570 dollari nel 1906 a 4,948,096 nel 1907.

Le esportazioni danno un eccedente sulle importazioni di 2,212,133 dollari: constatazione, tutta in favore del paese.

L'aumento nella percezione doganiera durante l'annata ha permesso al ricevitore di versare a conto del Governo nella Banca Nazionale della Città di New York, scelto a quest'effetto la somma di dollari 1,543,421 per servire al rimborso del debito nazionale.

La Germania, che tiene attualmente il secondo posto nel commercio estero dominicano, è divenuto un concorrente temibile degli Stati Uniti in questo paese. Le sue transazioni sono aumentate rapidamente: dal 1905 al 1907 passavano, per le esportazioni, a 441,450 dollari, 824,126 dollari 953,963 dollari e per le importazioni nello stesso periodo alle cifre di 1,261,000 dollari, 2,100,000 dollari e 2,760,000 dollari,

## Per la navigazione interna

È stato distribuito alla Camera il disegno di legge « Sulla Navigazione interna » presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici on. Bertolini, di concerto coi Ministri del Tesoro, delle Finanze, dell'Agricoltura e della Marina.

La relazione che precede il disegno di legge osserva che l'idea di una fitta rete di canali solcanti l'Italia nelle varie sue parti e collegati in un completo sistema di navigazione con finalità proprie, distinte ed indipendenti dalle ferrovie, se può arridere alle menti più elette e generosamente audaci, non può certo essere immediatamente attuata.

Le condizioni topografiche del nostro paese, essenzialmente diverse da quelle di altre regioni dell'Europa continentale, nelle quali la navigazione interna ha avuto maggiore sviluppo debbono renderci cauti nell'invocare esempi che le stesse difficoltà tecniche e l'altissimo dispendio renderebbero inimitabili.

Mentre infatti in quelle regioni riesce facile il collegamento dei corsi d'acqua in tutto un sistema organico coordinato alle esigenze del traffico, dar noi le condizioni naturali favoriscono un miglioramento nelle ramificazioni più che la creazione di una rete propriamente detta.

La relazione quindi, dopo aver rilevato che l'azione di tutti gli enti pubblici si è fin qui svolta indipendentemente da ogni considerazione per la navigazione interna, che nei lavori di difesa è pensato ad allargare gli alvei dei fiumi senza preoccuparsi se rimanessero fondali sufficienti alla navigazione, che nella costruzione dei ponti poco si è pensato alle esigenze del passaggio delle navi, si trattiene a parlare dei rapporti intercedenti fra il traffico delle vie d'acqua e quello delle linee ferroviarie, affermando che in Italia la rete ferroviaria è sorta e si è venuta completando indipendentemente dalla navigazione interna e può dirsi anzi in opposizione ad essa.

Quanto all'azione dello Stato nei riguardi della navigazione interna la relazione dice che se è giusto che lo Stato sostenga integralmente il nuovo onere là dove è richiesto da ragioni e finalità militari, non sarebbe giusto egualmente che nuovi aggravii ed aumenti di imposte si addossassero all'universalità dei cittadini per creare condizioni privilegiate o produrre indebiti arricchimenti a favore di coloro, che per la ubicazione dei loro possessi o per la natura delle loro industrie, trarrebbero dalle vie di navigazione i maggiori benefici, sebbene con ciò non si possa intendere precluso ogni adito ad un concorso o ad un aiuto dello Stato.

La relazione dà infine conto delle disposizioni contenute nel disegno di legge.

Questo si compone di 38 articoli ed è diviso in sei capitoli. Il primo di essi tratta della Classificazione delle linee navigabili e della distinzione delle relative opere; il secondo capitolo parla delle spese per le opere di navigazione; il terzo dei proventi e delle tasse di navigazione; il quarto delle anticipazioni di spese per opere di navigazione, il Capitolo quinto della Concessione di opere e mezzi di navigazione. Il Capitolo sesto contiene disposizioni generali e transitorie.

Secondo il disegno di legge i fiumi, i laghi, e i canali atti alla navigazione formano la prima categoria delle opere idrauliche e sono distinti in quattro classi. Appartengono alla prima classe quelli la cui navigazione presenta un prevalente interesse di difesa militare; appartengono alla seconda classe quei fiumi, laghi e canali che, da soli, o collegati fra loro, formano linee principali di navigazione, le quali mettono capo a porti marittimi e giovano al traffico di un'estesa parte del Regno.

Appartengono alla terza classe quelli che, sebbene manchino dei precedenti requisiti, assumono notevole importanza, in quanto giovano al movimento commerciale di un esteso territorio e di centri abitati considerevoli per industrie e prodotti agricoli. Tutti gli altri sono di quarta classe.

Il Governo del Re ha facoltà per un periodo di cinque anni di provvedere alla iscrizione nelle rispettive classi delle vie navigabili esistenti o da costruire.

Le opere che hanno per unico oggetto la navigazione sono distinte in opere di ristabilimento e di manutenzione ed in opere nuove.

Tutte le opere suddette, per le vie navigabili di prima classe, stanno ad esclusivo carico dello Stato.

Nelle vie navigabili iscritte nella seconda classe le opere di ristabilimento e di manutenzione sono ad esclusivo carico dello Stato. Le opere nuove si eseguono dallo Stato ma le relative spese sono per tre quinti a carico dello Stato e per gli altri due quinti a carico delle provincie e comuni interessati.

Alle opere di ristabilimento, di manutenzione ed alle opere nuove nelle vie navigabili di terza classe si provvede dal Consorzio delle provincie e comuni interessati. Lo Stato concorre nelle relative spese in misura di due quinti.

Alle opere di ristabilimento e di manutenzione ed alle opere nuove nelle vie navigabili della quarta classe si provvede dal Consorzio volontario tra provincie, comuni ed altri enti, Società commerciali, industriali ed agricole e particolari individui.

Lo Stato può concorrere nelle spese per opere di ristabilimento e per opere nuove in misura non minore di un quinto né maggiore di due quinti.

Entro sei mesi dalla data del decreto di approvazione del progetto esecutivo delle nuove opere si può procedere alla espropriazione delle aree che si ravvisino necessarie ed utili per sedi di scali in previsione di un maggiore movimento commerciale di quelle che, trovandosi in vicinanza di scali, convenga riserbare per magazzini e futuri impianti commerciali e industriali.

È data facoltà di imporre un contributo annuo a carico dei proprietari di fondi confinanti o contigui alla via navigabili e di commercianti o industriali in proporzione del beneficio diretto che ad essi derivi dalla nuova opera di navigazione. Speciali tasse sono ammesse per l'ancoraggio per l'alaggio meccanico e per servizi di passaggio alle conche, di elevatori, di piani inclinati e di simili meccanismi.

È autorizzata la costituzione di società tra provincie comuni ed altri enti, società commerciali industriali ed agricole e particolari individui allo scopo di anticipare somme occorrenti per opere nuove di navigazione.