



Un sistema di navigazione fluviale che consenta adunque di trasportare a basso prezzo al mare (possibilmente al quarto delle attuali tariffe per via ferrata) le pesanti mercanzie dal Lago Maggiore e dai grandi centri industriali ed agricoli lombardi all'Adriatico e che le avvii, possibilmente con gli stessi mezzi, come ai tempi di Venezia e dei traffici del *Lloyd* sull'opposta sponda dello stesso mare, arrecherebbe l'immediato vantaggio di accrescere i commerci marittimi e di eccitare una continua e feconda corrente di scambi.

La regione Veneta, e Venezia in ispecie, ne ritrarrebbero un immediato profitto, attivando in questo porto (che è più studioso delle memorie del passato che delle necessità del presente) i traffici remunerativi delle materie prime; quali il carbone, i petroli, i cotonei, le sete gregge, i cereali, i legnami ed i materiali da costruzione, procacciando inoltre al medesimo quella giusta parte che gli compete nel movimento generale di esportazione sull'Adriatico, verso il Danubio, il Mar Nero ed i mari Levantini.

« Oltre a ciò, scrive il Loiseau, s'aprirebbe, grazie alla futura ferrovia del Sempione, una nuova linea ai commerci internazionali tra la Svizzera, il bacino dell'Adriatico e più oltre ancora nelle terre che vi prospettano, e si risolverebbe la questione delle comunicazioni dirette tra il porto di Venezia, i mari delle Indie e l'Estremo Oriente. Nello stesso tempo, si assicurerebbe in modo indubbio una ripresa ai commerci italiani sull'Adriatico e si presenterebbe ad essi una propizia occasione per ristabilire un poco l'equilibrio su questo mare » (1).

La linea detta di Val Sugana, che si arresta oggidì in territorio austriaco all'alta valle del Brenta e sembra quasi stendere la mano all'opposto versante delle Alpi Venete, prolungata nella pianura Bassanese ed a Venezia, in guisa

---

(1) *L'équilibre Adriatique*, pag. 412. — Perr'in, edit. Paris 1901.

6 — Per l'altra riva dell'Adriatico.