

TORNATA DELL'8 MAGGIO

E quello che avvenne in Piemonte pur verificossi nella Toscana e nella Lombardia, dove gli studi e gli sforzi dei paesi furono rivolti alle ferrovie, preterponendo pel momento ogni studio dei canali.

Nè l'onorevole Bixio può ignorare come oggidì nella stessa Francia gravissimi sono i dubbi sulla convenienza finanziaria dei canali navigabili, e gravissime sono le questioni che si agitano colà sopra questo argomento, sì che il Governo imperiale, forse anche nello intento di risparmiare perdite non tenui agli azionisti che costruirono i canali, s'accinse ad acquistarli per lo Stato.

Io per certo riconosco che questi canali non sono inutili, poichè la spesa di trasporto delle materie pesanti, come sarebbero legnami, pietre e simili, è assai più economica sui canali di navigazione che non sulle strade ferrate, ma tuttavia sono convinto che i canali di navigazione hanno perduto gran parte della loro importanza dopo l'introduzione delle strade ferrate.

Quindi se attualmente si trattasse di stabilire canali esclusivamente di navigazione, per avere mezzi più economici di trasporto, credo che vi si penserebbe assai prima di sobbarcarsi alla spesa necessaria, e si farebbero molte indagini per istabilire, se non fosse maggiore convenienza a fare strade ferrate.

Sa l'onorevole deputato dove sta la vera fonte di prosperità per l'Italia? È nei canali d'irrigazione. Questi ne costituiscono la vera ricchezza, e se il Piemonte in parte e la Lombardia ne sono specialmente già provvisti largamente, bisogna pur confessare che vi è una parte d'Italia, quella che si trova sulla sponda destra del Po, che ha ancora bisogno di questo immenso sussidio per lo svolgimento dell'agricoltura. Giova sperare che anche nelle provincie meridionali, dove vi sono corsi d'acqua, non certo così importanti come quelli dell'Italia settentrionale, ma pur anche di una certa forza, giova sperare, dico, che anche quei corsi d'acqua potranno essere utilmente impiegati per l'agricoltura.

Il Governo deve dunque mirare ai canali d'irrigazione, più che non a quelli di navigazione.

Vi è poi una gran linea che meriterebbe d'essere studiata dal lato della navigazione, ed è la linea del Po.

Ma l'onorevole deputato conosce al pari di me che la navigazione dei fiumi è sempre cosa molto difficile, quando i fiumi non corrano sopra letto piuttosto piano, e non siano contenuti in isponde assai determinate e fisse.

Egli è per questo appunto che la navigazione del Po, il quale non è ancora dappertutto convenientemente arginato, presenta molte difficoltà.

Del resto io riconosco coll'onorevole Bixio come sia cosa molto importante togliere gli ostacoli alla navigazione tanto sul Po, quanto sugli affluenti, l'Adda, il Ticino.

Il concetto che mi faccio intorno al sistema dei canali che deve essere attuato in Italia è questo: prima canali di irrigazione, poi quelli di navigazione. Se con-

temporaneamente si possono fare canali che servano e all'irrigazione e alla navigazione, è certo miglior cosa; ma intanto credo che se il Governo ha dei capitali da impiegare, sia molto più importante impiegarli in istrade ferrate, anzichè in canali di navigazione.

Rispetto alla statistica che desidererebbe l'onorevole deputato Bixio, con lui pienamente convengo.

Tutti gli elementi esistono nelle cartelle dei Ministeri, perchè vi sono uffizi incaricati dei canali di navigazione e di quelli di irrigazione. Questa statistica si potrà quindi dare facilmente giovandosi anche delle monografie parziali idrografiche che esistono per alcune provincie.

Quanto poi alla natura del commercio di transito che si ha sulle linee navigabili interne, è cosa che appartiene al ministro di agricoltura e commercio, ed io sono persuaso che il mio onorevole collega prenderà l'impegno anche di far conoscere al pubblico tutti i dati che desidera l'onorevole Bixio, e che già suppongo egli abbia già a quest'ora in gran parte raccolti.

Riassumendo, il Governo non ha difficoltà di pubblicare i dati chiesti dall'onorevole deputato, ma circa alla formazione di nuovi canali di navigazione, mi permetta di lasciare in sospenso la quistione, salvo poi a esaminar quanto si possa fare per migliorare la navigazione fluviale, cosa che pur io ritengo di qualche importanza.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Polti.

POLTI. Chiarirò brevemente le mie intenzioni.

Quando domandai all'onorevole ministro a che punto si trovano attualmente presso il Ministero gli studi che riguardano il progetto di attuazione d'un canale navigabile tra il lago di Como e il lago di Mezzola, io non intendeva menomamente di entrar nell'intrinseco dell'argomento.

So ben io che per una fatalità malaugurata il progetto di quell'interessante lavoro, lo vuoi a piccola, o lo vuoi a grande sezione, fluttuò mai sempre, dall'epoca del 1839 a giù venirne a tutt'oggi, sobbalzato con penosa altalena da ufficio a ufficio, da dicastero a dicastero, da pretesto a pretesto, sempre così deludendo le impazienti e giustissime aspettative dei commercianti in un cogl'interessi delle popolazioni limitrofe ai due laghi di Como e di Mezzola; so ben io che l'utilità pubblica riconosciuta inerente al canale navigabile in discorso, si presentò ad evidenza, oltre al maggior vantaggio del commercio, anche a quello ragguardevole delle bonifiche di vasti terreni paludosi, ed all'ottenimento della minore malsania possibile in quella zona settentrionale del lago di Como, là dove i poveri abitatori alla ricorrenza d'ogni estiva stagione vengono flagellati dalle tristissime febbri causate per la esalazione dei vicini stagni. So ben io di simili ed altre cose, ma riserbandomi di parlare nel merito in più opportuna occasione, qui solo mi fermo, ed insisto perchè l'onorevole ministro si compiaciadi farmi una risposta se il progetto spedito al Ministero dei lavori pubblici dal genio civile di Como sul cominciare del pros-