

da Como a Riva: oltrechè il trasporto lacuale sarebbe sempre prediletto per i materiali grossi.

Farò alcuni riflessi parzialissimi.

Nel bilancio dianzi presentatoci trovo notate appena 315,810 lire pel concorso di provincie e consorzi alle opere idrauliche di tutto il regno. Ecco dunque si otterrebbe da tutto il regno neppure il doppio di quel che si vorrebbe per tal concorso dalle sole provincie di Sondrio e di Como.

Tutti sanno, e niuno meglio che il signor Jacini, in quale stato si trovi la parte superiore del lago di Como, e peggio la Valtellina, la quale ci dà bensì dei ministri, ma in estrema miseria è ridotta per la fallanza dei prodotti del suolo.

Uno di quei preti oziosi, che nel secolo passato e nel presente si sono tanto adoperati a vantaggiar l'agricoltura in Lombardia, il prevosto Castelli di Menaggio, fu uno dei primi che trattò del risanamento del piano di Colico, ed in conseguenza del passaggio tra il lago di Mezzola e quello di Como; e vi trovo questo notevole pensiero: che tali scavi sono di quelle opere, che si eseguono dagli abitanti de'paesi stessi, perchè vi possono tuttavia lavorare attorno colla pala e col badile. Onde cotesto sarebbe un altro dei mezzi per soccorrere quelle bisognose provincie.

Inoltre io proporrei il dubbio se questo non debba considerarsi come un impegno già preso dal Governo antecedente, giacchè le operazioni state fatte per il deviamiento dell'Adda non erano che preparamento a ciò: e che pertanto il Governo succeduto vi si deva tener obbligato, tanto più che trattasi di acque pubbliche.

E l'articolo 42 delle disposizioni transitorie nella legge sulle bonificazioni dice, che le opere di bonificazione iniziate esclusivamente a spese dello Stato, continueranno a regolarsi colle norme vigenti, cioè a compiersi a carico dello Stato.

Lo so. Adesso vi è predilezione per le strade ferrate, e in quelle si spendono centinaia di milioni, mentre qui si stiticano poche migliaia di lire. Nel progetto che verrà tosto in discussione sulle strade ferrate, la Commissione dice al ministro: « Date quanto vi basti. » E veramente nelle strade ferrate si prodigò fino a fare tal lusso di stazioni, che la spesa saria bastata a costrurre ducento chilometri di strada ferrata.

Non è che io disapprovi questo lusso, ma fo un paragone; m'appiglio a tutto come un avvocato. Ma non posso non ricordare che la Lombardia è sempre stata altamente distinta pei lavori idraulici, e basta ricordare che, sette anni dopo distrutta Milano dal Barbarossa, si costrusse il canale del Naviglio Grande che portò fertilità alla bassa Lombardia, e non solo beò d'ozii e vivande i lombardi Sardanapali, ma crebbe il benessere di tutto il popolo nostro.

Non trascuriamo le memorie nè i benefizi dei popoli, perchè divennero membri di società estese. E quando il signor ministro delle finanze penserà non solo ad esaurire i nostri mezzi, ma vie più a procurarcene dei nuovi, sicuramente troverà delle risorse ina-

spettate nei nostri laghi; in questi grandi serbatoi, dai quali le acque escono depurate e intiepidate, e che, come hanno giovato prima, potranno ancora tanto utile recare in avvenire.

Nè starò ora a discutere su queste predilezioni, ma ritengo che il vantaggio pubblico si compone dei vantaggi delle singole persone, delle famiglie, dei comuni. Ora qui con poche migliaia di lire che il Governo dovesse spendere eventualmente, si recherebbero benefizi assoluti alla navigazione, all'igiene; si risparmierebbe di tempo e di noleggi; si darebbe, se si tollera questa parola, soccorso a provincie e paesi in questo momento poco fortunati; si attribuirebbe non solo maggior importanza, ma un senso alla strada ferrata da Bergamo a Lecco, dalla quale sarebbe facilissimo il giungere a quella Riva di Chiavenna che (lo ripeto) è la comunicazione più ovvia, più economica, più usitata tra la Venezia e il cuore della Germania.

CAVALLETTO. La questione sollevata dall'onorevole Cantù è già risolta dal buon volere de'cointeressati in quest'opera. Quest'opera importerà la spesa di 410,000 lire. Il Governo vi contribuisce per lire duecento venti mila, ed abbiamo delle offerte dei cointeressati per lire cento ottantatré mila. Dunque non restano che sette mila lire, le quali saranno certo sopperite dai vantaggi che si otterranno dall'appalto. Quindi questa è una questione già risolta. Non si tratta adesso di rinunciare a queste offerte che furono fatte volontariamente dai cointeressati.

L'onorevole Cantù ci ha parlato della grande utilità di questo canale. Nessuno ha negato che il canale a grande sezione non sia veramente utile. Ma questa utilità poi non è così grande, nè così estesa da costituire un interesse nazionale.

Sono molte le provincie che hanno fatto per quest'opera voti di simpatia; ma i voti di simpatia non bastano. In fine dei conti le offerte effettive di denaro furono fatte da'corpi morali di tre sole provincie, cioè di Como, di Sondrio e di Milano.

Ma questa è una questione oziosa, perchè i fondi ci sono, e quindi non c'è bisogno di deliberare, se si debbano rifiutare delle offerte già fatte.

Quanto poi agli impegni del Governo austriaco io farò osservare all'onorevole Cantù che la Camera aulica di Vienna nel 1842 bensì deliberava *in massima* che si dovesse fare il canale a grande sezione per le vaporiere, ma dal 1842 in poi *la massima* non ebbe mai applicazione. Erano le solite promesse austriache. *(Si ride)*

JACINI, ministro pei lavori pubblici. L'onorevole deputato Cavalletto ha detto le stesse cose che io aveva intenzione di rispondere all'onorevole Cantù; mi resta solo un punto da toccare, al quale non ha risposto l'onorevole Cavalletto.

Teme l'onorevole Cantù che le spese del consorzio che si vorrebbe fare sarebbero sproporzionate, che il concorso delle provincie nella manutenzione di questo canale sarebbe disdicevole.