

nemmeno di fare la proposta che l'onorevole ministro studi tutto intero questo problema.

C'è il massimo dei fiumi italiani, il Po, che è navigabile in gran parte del suo percorso. Gli antichi Veneziani lo avevano notato, ed avevano fatto quella che noi chiamiamo comunemente la navigazione lombarda. Dal porto di Chioggia si passava nel così detto canale di Valle, e fatti alcuni chilometri, si entrava nell'Adige, per Cavanella d'Adige e si usciva dall'Adige per le porte di Tornova, poi si entrava nel canale di Loreo, e poi si passava nel piccolo canale di Cavanella, dove ci sono le porte di Cavanella di Po.

Questa strada è ancora adoperata dalle barche, però presenta delle imperfezioni e domanda alcuni lavori, che non credo, di grossa spesa.

Ora l'opportunità di queste mie osservazioni mi viene suggerita dal fatto che, dopo vari tentativi, pare che sia stata costituita o che sia per costituirsi una Società veramente seria, con grossi capitali, con lo scopo di esercitare questa navigazione.

Alcuni, che erano interessati in questa Società, volevano che io entrassi a farne parte; al che io non ho consentito, perchè volevo venire qui alla Camera senza prevenzioni a domandare al Governo quello che mi sembra giusto e legittimo.

L'onorevole ministro appartiene, come me, alla schiera dei vecchi della scuola liberale, e quindi sarà d'accordo con me nel pensare che la più grossa parte della attività nazionale deve lasciarsi all'iniziativa privata, ed il Governo non ci deve entrare.

Io non domando dunque, che il Governo pigli la minima partecipazione a questa Società; io credo che basterebbe che il Governo tenesse a mantenere in buon assetto le strade e i fiumi che devono percorrere questi battelli, questi natanti facendo alcuni lavori, cui prima accennai.

Io ho già parlato altre volte di questo servizio ad un illustre ministro dei lavori pubblici, il quale mi rispose che la navigazione lombarda era diventata una gloriosa tradizione storica per il fatto che c'è ora la ferrovia da Chioggia a Rovigo. Io gli feci osservare che non era giusto quanto egli diceva, perchè quella ferrovia non fa che mettere in comunicazione una parte dei paesi percorsi dalla navigazione lombarda con l'arteria principale

che percorre il centro dell'Italia. La navigazione lombarda, ai tempi della Repubblica veneta, andava fino a Pavia, ed oggi, coi mezzi maggiori che offre la scienza, potrebbe andare comodamente fino a Magadino.

Osservo poi, che noi parliamo di navigazione fluviale, perchè crediamo che sia uno dei migliori mezzi di trasporto per le merci di un dato peso e volume, e che non esigono grande velocità. L'onorevole ministro sa quanto costa per il trasporto del grano per ferrovia, e quanto costerebbe di meno per acqua?

Prego quindi l'onorevole ministro di prendere in esame questo problema, e si persuaderà col fatto che non si tratta poi di una grossa spesa, perchè in essa potrebbero concorrere ed alcune come le provincie di Venezia e di Rovigo sarebbero anche i Comuni e le Provincie, dispostissime a fare qualche sacrificio.

Non ho altro da dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Calleri.

Calleri. Prendendo argomento dalla discussione del presente capitolo che concerne la sistemazione dei fiumi dell'Alta Italia, la quale implica necessariamente l'ordinamento delle arginature, mi permetto di rivolgere una viva raccomandazione all'onorevole ministro relativamente alle opere idrauliche lungo il fiume Po in contiguità dei territori dei Comuni della pianura Casalese da Morano a Valenza.

Fin dal 1883 si era costituito un Comitato in Casale fra i vari rappresentanti dei Comuni limitrofi al Po e dei Consorzi idraulici, allo scopo di ottenere che fossero dichiarate opere di seconda categoria le arginature nel circondario di Casale.

L'importanza del fiume, lo sviluppo delle arginature (metri 45690) l'estensione e la ricchezza della plaga difesa, il numero considerevole degli abitanti che la popolano facevano sperare che il Governo avrebbe assecondato le istanze del Comitato promotore.

La domanda otteneva il voto favorevole del Consiglio provinciale di Alessandria fin dal 29 ottobre 1885 e intorno alla medesima riferiva pure favorevolmente il Genio Civile di Alessandria il 23 gennaio 1887. Anche il Consiglio dei lavori pubblici, nell'aprile 1887, prese favorevolmente in esame la pratica. Però considerando che le opere indicate nella domanda