

bello dona tutto il suo ingegno e tutte le sue cure non è ben adatta all'Adriatico, e se la compariamo alla armata austriaca, che non ha altro di mira, altro scopo che l'Adriatico, non risponde ai nostri bisogni. Vi sono, è vero, le torpedini, sia mobili che fisse; ma tutte queste difese ed insidie occasionali debbono appoggiarsi sulle fortificazioni.

Questo dico non perchè sia in argomento, ma perchè vi ha attinenza: io non oserei impegnare il Governo in grosse spese, perchè per quanto l'onorevole Luzzatti (e con molta ragione) e l'onorevole Majorana possano affermare che il bilancio italiano sia in ottime condizioni, queste ottime condizioni non mi affidano tanto da consentire che si carichi il bilancio qua e là con piccole spese. Perchè rovinano i bilanci non le grosse spese, ma le piccole spese che importano milioni.

Queste considerazioni non le fo per spirito di animosità verso altre nazioni alleate a noi, nè per spirito di conquista, ma sono dettate soltanto dalla prudenza: ognuno ha bisogno di essere ben armato a casa propria, ognuno ha bisogno di sentirsi sicuro, e la nostra buona alleata, l'Austria-Ungheria ce ne dà l'esempio molto chiaramente.

Ora se non ci armiamo bene, se non abbiamo forti opere di difesa, è inutile pensare alle nostre opere complementari di lavori pubblici. Il nemico ci manderà tutto a soquadro in un momento, ed allora perchè buttar via i quattrini?

Io nel mio bilancio particolare politico ho questo di buono che mi rende più coraggioso. Io appartengo a questa Camera fin dal 1880, e mai ebbi a domandare un metro di ferrovia nel mio collegio. Io ho sempre domandato il meno che si potesse, e tutti i miei onorevoli colleghi che seggono al banco del Governo e vi sederono possono farmi testimonianza che io sono stato uno dei meno esigenti. Quindi se oggi parlo, è propriamente per una vera necessità di cose.

C'è anche di mezzo una questione tecnica e qui prego l'onorevole ministro Tedesco di venirmi a correggere con la sua onesta cortesia ed altissima competenza, perchè non so se dirò cose molto esatte.

Da vari anni si è parlato di un ponte a Corbola sul Po che deve riunire, per così dire, la parte continentale del basso Polesine con la parte insulare, con l'isola di Ariano e che deve poi essere riunito ad Aria-

nello ed alla provincia di Ferrara. Questo ponte deve servire tanto ai pedoni quanto ai carriaggi, ed occasionalmente anche ad una tranvia, che unirà alcune parti della provincia di Ferrara al Polesine. Quando si trattò di questa costruzione la prima volta nel Consiglio provinciale di Rovigo, non si parlava ancora di navigazione fluviale, e quando si fece il contratto con la officina di Savigliano si parlò di pedoni, di carri, di tram e non altro.

Più tardi sorse la questione della navigazione fluviale, e si parlò quindi dell'innalzamento del ponte per lasciar passare sotto di esso i battelli. Io ho qui (non la leggo perchè inutile) una lunga esposizione delle pratiche intercedute tra il Consiglio, la Deputazione provinciale di Rovigo e il Ministero con la officina di Savigliano. Da ciò che ne ho capito, fra il Governo e la provincia di Rovigo facili sono gli accordi: la maggiore resistenza si trova nell'officina di Savigliano. Ma il venire a dire che era meglio continuare i lavori come erano stati stabiliti, essendo più facile e meno dispendioso rialzare un ponte già fatto, che non fare una nuova costruzione su un altro progetto, è cosa che io, quantunque non sia persona tecnica, non arrivo a comprendere. Voi dovete fare una data cosa: invece ne fate un'altra e poi l'accomodate.

Ma questo mi pare che debba costare di più. In ogni caso c'è di mezzo questo: la provincia di Rovigo, che non è delle più ricche del Regno, e che ha un bilancio molto disagiato, ha proposto una somma non indifferente di danaro come anticipazione al Governo, e credo senza interesse. Così pure la provincia di Venezia ne ha offerta una forse maggiore, pure senza interesse.

A questo proposito, benchè io non rappresenti la provincia di Venezia, mi permetto di fare una osservazione.

Se non erro, negli studi fatti per la navigazione fluviale vi furono delle proposte per cambiare la strada antica, che era chiamata navigazione lombarda della Serenissima Repubblica di Venezia, che passa dal canale di Chioggia, poi al canale di Valle Tornova a Cavanella di Adige, e via via alla Cavanella di Po per andare a Pavia. Da alcuni si diceva invece che bisognava fare la navigazione dalla foce del Po ed ho sentito dire da tecnici che sarebbe stato meglio così. Io non me ne intendo, ma ho sentito anche dire che alla foce del Po si