

Ad esempio, il Naviglio grande in certi luoghi, come tra Gaggiano e Corsico, ha le sponde così basse che non possono contenere tutta l'acqua che è derivata dal Ticino, mentre il rialzo delle sponde e un plateamento, come dicono i tecnici, del fondo potrebbe condurre parecchi metri cubi di acqua di più alla darsena di Milano, con notevolissimo vantaggio del Naviglio di Pavia, che in quella darsena ha il suo nascimento; ed anche nella eventualità di quei grandi canali che i tecnici stanno studiando e che, importando la spesa di milioni e milioni, non potranno così presto essere attuati, perchè dobbiamo aspettare l'accoglienza che il paese farà a questa legge, che pare che il ministro abbia voluto far discutere per vedere se il paese risponde al pensiero della sua mente?

Quando si pensi che l'Italia fu maestra alle genti tutte della navigazione fluviale a scopi di commercio, che quella del Po era così cospicua che perfino Federico Barbarossa regalava ai cremonesi come massimo compenso per la loro fedeltà, la libera navigazione del Po, che sul Po si combattevano battaglie navali da poderose flottiglie, mentre oggi il Po non serve neppure a trasportare le imbarcazioni più umili per le merci e per i passeggeri, c'è proprio da meravigliarsi come mai noi abbiamo lasciato imbarbarire questo dono prezioso che la natura ci ha fatto lasciando ingombrare tutto l'alveo del Po dai massi, dalle arene, dalle boscaglie acquatiche, in modo che non si possa più percorrerlo neppure con le barche e le navi pacifiche che sono il tramite del commercio di tanta parte d'Italia. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Sanjust ha facoltà di parlare.

SANJUST. Ebbi una prima volta l'onore di essere segretario generale del Decimo Congresso internazionale di navigazione interna tenutosi a Milano, più tardi ebbi l'onore di essere inviato dal Governo italiano quale delegato a Pietroburgo in occasione dell'XI Congresso, ivi tenutosi nel 1908, ed in quelle due occasioni, e nella mia qualità di direttore dei lavori idraulici nel Milanese, ho avuto frequenti occasioni di occuparmi del problema della navigazione interna: perciò non vi dovette maravigliare se io, rappresentante di un collegio della Sardegna, vengo oggi a parlarvi di un problema che è essenzialmente continentale.

Ciò dovrebbe dimostrare ancora un'altra

cosa, cioè che il problema che ci occupa non è d'interesse locale ma di interesse generale, di che altri oratori più valenti di me vi hanno intrattenuto finora; non di meno consentirete a me, tecnico, che con ragioni tecniche vi dimostri perchè il problema è di interesse generale e perchè questo problema sia in Italia di interesse assolutamente nazionale.

Se noi osserviamo il modo col quale è distribuita la navigazione interna in Europa, noi vediamo che due sono i sistemi che principalmente si offrono al nostro studio.

Abbiamo cioè paesi nei quali la navigazione è prevalentemente naturale, per esempio la Germania, ossia si fa in vie naturali per la maggior parte del loro percorso: in altre parti d'Europa la navigazione è prevalentemente fatta su vie artificiali, per esempio in Francia. Laddove vi è la prevalenza delle vie naturali (e ritorno quindi alla Germania che io accennavo) abbiamo un sistema di navigazione così perfetto, così sviluppato, così adoperato nel modo più efficace, che essa rappresenta quanto vi ha di meglio in questo momento in Europa nel genere.

La Germania si può considerare divisa in tante striscie che vanno da Sud verso Nord; e ciascuna di queste striscie è conterminata a Est e ad Ovest da due corsi d'acqua naturali di grande o di mediocre portata.

Per conseguenza, tutto il territorio è diviso in tante zone nel senso, come dicevo, da Sud a Nord; e queste zone sono servite da due vie principali che sono come le dorsali dei diversi sistemi di navigazione.

A queste dorsali principali e naturali fanno capo le vie artificiali; e allora dalla grande facilità data dalle vie naturali che conterminano le zone, si passa alle grandi difficoltà per passare da un bacino all'altro; ed è là che si è specialmente manifestata la grande perizia degli ingegneri tedeschi, inquantochè hanno superato difficoltà assolutamente ritenute insuperabili, e con mezzi che da noi sono affatto sconosciuti.

Orbene, o signori, noi possiamo considerare il nostro paese precisamente come una di queste strisce, con la sola differenza che invece di essere conterminato da due vie naturali, di limitato traffico, come sono due fiumi, per quanto possano essere, come il Reno, di grande importanza, questa striscia è delimitata da due mari: il Mediterraneo e l'Adriatico.