

fanno ora sotto la forma di bonificamento, sono appunto lavori che portano un ampliamento al canale stesso emissario, ma non portano la così detta sezione di magra, che occorre per rendere questo corso navigabile. Anzi ora nella condizione attuale, o bene o male, la navigazione si esercita, perchè ci è sempre un certo specchio d'acqua atto a far passare le barche.

Ma coll'allargamento della sezione, allo scopo appunto di fare abbassare il livello del lago di Bientina, cioè a dire, di conseguire un bellissimo scopo di bonificamento, si reca invece un forte danno alla navigazione. Anzi, a detta dei tecnici, ed io l'ho constatato, una volta che questo canale sarà ampliato alla sezione doppia di quella che ha attualmente, senza approfondirlo, come dovrebbe essere approfondito con la sezione di magra, la navigazione verrebbe assolutamente a cessare, e così si metterebbero sul lastrico circa tre o quattromila operai che lavorano, che sono addetti a queste piccole barche per trasportare il carbone dal porto di Livorno verso Pontedera.

Ma si verrebbe altresì ad arrestare lo sviluppo di varie fabbriche in vicinanza di questo canale; si verrebbe a nuocere all'agricoltura che appunto, per mezzo di questo canale, trasporta i suoi prodotti dalle pianure di Pisa fino al porto di Livorno, e viceversa. Ma, come ho detto, non è questo solo uno dei corsi d'acqua i cui lavori meritano di essere prontamente eseguiti.

Vi è anche il primo tratto dell'Arno nella provincia di Pisa (mi limito a parlare della mia provincia per non tediare molto la Camera) che con la legge del 1865 era stato iscritto in prima categoria ed aveva degli assegni speciali per la navigazione e per la manutenzione che non furono mai impiegati, e furono invece dal Ministero dei lavori pubblici spesi in gran parte per la manutenzione delle sponde che erano di seconda categoria; ma per tutto ciò che era di prima categoria nulla fu speso. Ora sembra a me che nessun corso d'acqua della Toscana possa avere l'importanza che ha l'Arno. I colleghi conoscono quante popolazioni si siano addensate intorno all'Arno e quante siano anche le industrie che fanno assegnamento appunto sulle economie dei trasporti.

Desidererei quindi che il ministro prendesse in considerazione il mio ordine del giorno, o, per lo meno, qualora non lo volesse accettare nel modo come è stato proposto da noi, desse una promessa formale

che, in termine più o meno breve, verrà tolto questo inconveniente riguardo all'Arno e sarà preso un provvedimento per il canale emissario di Bientina e stabilito anche con sollecitudine il ripristino di tutti gli altri corsi di prima categoria, ma più specialmente di quelli di seconda categoria, per dar modo, così, anche alla costituzione di quei consorzi che sono voluti dalla legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Morpurgo.

MORPURGO. Non è il caso, onorevoli colleghi, di trattare, nella discussione di un capitolo, della grande importanza della legge sulla navigazione interna e degli enormi benefici che il paese, dall'applicazione della legge stessa si attende. Però può essere non del tutto inopportuno accennare brevemente alle cause che ritardano l'esecuzione della legge e a qualche rimedio che si potrebbe adottare.

Il capitolo 129, che ora si sta discutendo, porta uno stanziamento di un milione e 650 mila lire per le opere di ristabilimento nei fiumi, laghi e canali navigabili compresi nelle opere idrauliche di prima e seconda categoria.

Poi abbiamo al capitolo 211 per il medesimo oggetto, un altro stanziamento di un milione e 150 mila lire per le provincie venete e di Mantova, ed un terzo stanziamento di lire 3,473,500 al capitolo 213.

Queste tre cifre certamente insufficienti sono per i lavori ai quali dovrebbero essere destinate. Ma, secondo me, la lentezza con la quale procede lo svolgimento della legge 2 gennaio 1910 sulla navigazione interna non dipende tanto dalla esiguità, dalla insufficienza degli stanziamenti, quanto da altre cause che adesso accenno brevemente.

Gli uffici del Genio civile, i quali dovrebbero dare l'opera loro per la esecuzione di questa legge, sono carichi di lavoro; essi devono accudire ad una tale quantità di impegni che loro non rimane la possibilità di occuparsi della navigazione fluviale. Sono sorti in molte provincie, e specialmente nelle regioni Veneta e Lombarda Comitati locali, i quali dispongono di mezzi tecnici e di mezzi finanziari.

Ora codesti Comitati locali hanno offerto il contributo loro, tecnico e finanziario, agli uffici del Genio civile per collaborare nella attuazione della legge 2 gennaio 1910. Ma gli uffici del Genio civile hanno, o esplicitamente, o indirettamente, rifiutato tale corso.