

inconsulte leggende. Essendo noi oramai vecchi e convinti propugnatori della linea Milano-Venezia e del suo prolungamento ai laghi lombardi, abbiamo sostenuto che quello è un lavoro essenzialmente pratico ed essenzialmente moderno; e ci si è risposto che ci illudevamo perchè paragonavamo il caso nostro alla navigazione interna della Germania che si svolge su terreni molto diversi in quanto, in un enorme falso piano, dal mare del Nord si arriva fino a Mannheim, al centro dell'Europa, con lieve differenza di livello.

Orbene, io posso portare adesso un esempio, che pare fatto apposta per la navigazione della valla Padana.

Allorchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi fece l'onore di inviarmi come delegato del Governo italiano al Congresso di navigazione di Filadelfia, ho potuto percorrere la grande linea di navigazione che va da New-York ai grandi laghi del Nord d'America. Orbene si fanno 300 chilometri sul fiume Hudson in piano perfetto, e poi si ha un canale, che era l'antico Canale Erié, oggi Barge Canal, lungo 448 chilometri, il quale con opportune conche giunge al lago Ontario a metri 75 sul mare e poi al Lago Erié a metri 175 sul mare; e non alza già piccole barche, ma barche di 50 tonnellate! Questo canale che era largo metri 8.50 nel 1825 con metri 1.22 di pescaggio, poi metri 16 nel 1836-62, con metri 2.13 di pescaggio, oggi si scava con una quarta trasformazione in meno di un secolo a metri 22.86 di larghezza con 12 piedi di pescaggio, pari a metri 2.65, e vi passano natanti da 2500 a 3000 tonnellate.

Nè si dica che questo avviene in un paese primitivo, perchè le grandi linee ferroviarie che percorrono quel paese non hanno il nostro modesto duplice binario, ma un quadruplici binario. Ora se questo si è potuto fare in un paese eminentemente pratico, come l'America del Nord, e se l'esempio tedesco non calza, calza però l'esempio americano per dimostrare che i vecchi sostenitori della linea Milano-Venezia hanno completamente ragione, quando chiedono che essa si faccia tutta completa sino ai laghi lombardi ed a Torino, e colla massima possibile portata dei natanti. Non aggiungo altro, perchè credo che basti questa semplice esposizione di fatti per persuadere anche i più increduli.

E concludo, onorevoli colleghi. Ho detto al principio della mia esposizione che il Governo aveva speso per opere pubbliche,

dalla proclamazione del Regno d'Italia ad oggi, oltre cinque miliardi di lire. Oggi è canone fondamentale della ingegneria moderna quello di ottenere il massimo effetto utile col minimo della spesa.

L'abbiamo noi ottenuto con questa enorme spesa? Non voglio indagarlo, onorevole ministro, ma credo che con riforme appropriate, forse consigliate anche da penose rivelazioni recenti, non sarà male trasformare l'amministrazione per modo che il motto suaccennato ne sia la guida costante.

Ed è questo, onorevole ministro, che io auguro all'Amministrazione ed a lei. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Sanjust, in questo modo ella ha già svolto la sua interpellanza!...

SANJUST. Sì, sì, onorevolissimo Presidente, e quindi la ritiro.

PRESIDENTE. È la minima ammenda che ella possa fare. Le debbo però far notare che in questo modo si riesce a violare il regolamento, e di più viene ad infirmarsi il diritto altrui. (*Benissimo!*)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sighieri.

SIGHIERI. Onorevoli colleghi, mi sono iscritto a parlare su questo bilancio non per fare inutili critiche al ministro onorevole Sacchi che degnamente regge le sorti di questo importante Dicastero, ma per fare alcune raccomandazioni, che riguardano le parti principali della grande azienda dei lavori pubblici.

Per quanto il ministro Sacchi abbia risolto importantissimi problemi, molti altri ancora ne restano a risolvere, per migliorare le sorti delle nostre industrie e dei nostri commercii.

Il bilancio dei lavori pubblici, rappresenta il cuore di tutto l'organismo nazionale, che dà vita e moto alla produzione ed alla ricchezza sociale.

Uno Stato che non avesse cura dei suoi fiumi, delle sue strade, delle ferrovie e delle opere di bonifica, arresterebbe ogni fonte di benessere e resterebbe arretrato nella grande lotta per la civiltà in confronto dei progressi delle altre nazioni civili.

Voi, onorevole ministro, avete dato prove non dubbie di alto sapere e non poche sono le vostre benemerenze, acquistandovi giuste simpatie nel paese per l'interessamento che avete spiegato per introdurre nella legislazione disegni di legge, che nella loro applicazione contribuiranno a ravvivare e facilitare la ricchezza nazionale.