Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schiffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 8 (1915-1916)

Heft: 15-16

Rubrik: Comunicazioni dell'Associazione Ticinese

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 28.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

No. 1/2 Anno I 10 Maggio 1916

Comunicazioni dell'Associazione Ticinese

Gruppo autonomo dell' Associazione Svizzera di Economia delle Acque

Rappresentanza dell' Ufficio Permanente nel Cantone Ticino: **il Comitato.**

Si pubblicano almeno 4 volte all'anno
I membri dell' Associazione Ticinese ricevono gratuitamente i numeri dell' „Economia delle Acque" contenenti le „Comunicazioni"

Della redazione è responsabile il Comitato del Gruppo Ticinese: della pubblicazione e distribuzione l'Associazione Svizzera di Economia delle Acque.
Editrice e stampatrice la corporazione della „Züricher Post"
Amministrazione: Zurigo 1: Via S. Pietro 10
Telefono 3201 .·. .·. Telegrammi: Wasserwirtschaft Zürich

Seduta di Costituzione

della

Società Svizzera di Economia delle Acque
Gruppo Ticino

a BELLINZONA, il 27 Novembre 1915.

Sono presenti i signori:

1. Onorevole Avv. S. Martinoli, Cons. di Stato.
2. Dr. O. Wettstein, II Vice Presidente della Società Svizzera di Economia delle Acque.
3. Ing. Ar. Härry, Segretario generale della Società Svizzera di Economia delle Acque.
4. Ing. Giovanni Rusca, Presidente Provvisorio del Comitato d'iniziativa ticinese.
5. Arch. L. Luvini, Municipale di Lugano.
6. Battista Quattrini, Direttore Società Navigazione Lago di Lugano.
7. Silvio Veladini, Segretario Consorzio Cassarate, Lugano.
8. Sorgesa Vincenzo, Corzoneso.
9. Prof. Pietro Degiorgi, Locarno.
10. Farinelli Giuseppe figlio, Locarno.
11. Architetto Ales. Ghezzi, Locarno.
12. Prof. Cesare Bolla, Cancelliere di Stato, Bellinzona.
13. Prof. Giovanni Anastasi, Consigliere Comunale, Lugano.
14. Ing. Giulio Bossi, Consigliere Comunale, Lugano.
15. Lampart Antonio, Lugano.
16. Ing. Giovanni Bertola, Vacallo.
17. Ing. Carlo A. Bonzanigo, Presidente del Consiglio di Amministrazione della Banca dello Stato, Bellinzona.
18. Ing. Giovanni Casella, Lugano (Figino).
19. Ing. Ettore Brenni, Mendrisio.

Alle ore $3^1/_2$ pomeridiane il Presidente Provvisorio, sig. Ing. G. Rusca, apre la seduta costitutiva, dando il benvenuto ai presenti come ai molti aderenti, non intervenuti, ringraziandoli per l'interessamento da loro addimostrato ad una questione di grandissima importanza e valore per il nostro Cantone. Esprime la sua fiducia nella buona riuscita dell'iniziativa, dato che, all'appello lanciato da pochi giorni, già ben 56 interessati hanno risposto di primo acchito: altri verranno presto.

Passa quindi allo svolgimento dell' Ordine del Giorno, contenente le seguenti trattande:

1. Apertura dell' Assemblea; saluto del Rappresentante del Comitato Centrale Svizzero.
2. Comunicazioni del Presidente Provvisorio del Comitato d' Iniziativa.
3. Approvazione dello Statuto.
4. Nomina del Comitato per il primo quadriennio 1916—1919, e dei Revisori per l' esercizio 1916.
5. Eventuali

ed in base alle stesse, dà la parola all' onorevole sig. Dr. O. Wettstein, Consigliere agli Stati, Vice Presidente e Rappresentante del Comitato Centrale Svizzero della Società di Economia delle Acque.

L' onor. Wettstein prende la parola come segue:

„Egregi signori,

Ho l' onore di esprimere i più cordiali saluti in nome dell' Associazione Svizzera di Economia delle Acque, aggiungendo l' espressione della nostra sincera soddisfazione, perchè avvenne la costituzione di un gruppo ticinese della predetta Associazione. Nella lettera d' invito per l' assemblea generale odierna sono già manifestati i motivi e le ragioni, che condussero alla fondazione di essa. Vorrei oggi esporre taluni punti di vista per spiegare, come si presenteranno i rapporti fra il Gruppo Ticinese e l'Associazione Centrale. La struttura fondamentale dei singoli gruppi è costituita come segue: tutto il territorio svizzero, in riguardo all' economia delle acque, sarà suddiviso secondo i corsi dei fiumi principali, ciascuno dei quali ha le proprie caratteristiche ed i suoi bisogni. Sarà compito dei gruppi regionali, o cantonali, il determinare questi ultimi sotto un triplice aspetto: della sistemazione delle acque, della utilizzazione dei fiumi per la produzione di energia elettrica, e della navigazione sulle grandi vie acquee.

I gruppi regionali stabiliranno in primo luogo i propri compiti da sciogliersi. Per ottenere dalla Confederazione una politica di economia delle acque veramente nazionale, necessiterà radunare i risultati dei lavori nei diversi gruppi, in un' organizzazione centrale, il cui comitato poi darà tutto il suo appoggio agli studi dei gruppi regionali.

Sarebbe inutile dimostrare la necessità di fare una politica nazionale di economia delle acque; tale convinzione esiste già nel canton Ticino altrettanto forte come al di là del Gottardo. Per rendere veramente fruttuose queste tendenze, è indispensabile, non vengano dirette soltanto dalla burocrazia, ma rappresentino le aspirazioni dei paesi interessati e corrispondano alle necessità tecniche ed economiche sentite dalla popolazione. Cotali azioni dovranno svilupparsi con piena libertà, ma poi necessita la loro unione per affermarsi e per sostenere le autorità coll' opera e col consiglio nella realizzazione dei progetti. Riunendo così tutte le forze, renderemo servizio non solo agli interessi economici del nostro paese, ma faremo un lavoro altamente patriottico, rafforzando l' unione e l' amicizia fra i confederati di tutte le parti della Svizzera e più specialmente quei vincoli d' affetto, che legano già da molti anni questo cantone a quelli al di là delle Alpi.

Con tali sentimenti patriottici iniziamo ora i lavori, sempre disposti a promuovere il vostro sviluppo economico, sinceramente convinti della premurosa collaborazione dei nostri cari confederati ticinesi. Terminata la sanguinosa guerra europea colle sue dolorose ripercussioni anche nel nostro piccolo paese, intraprenderemo più vigorosamente in comune i compiti dell' avvenire per la prosperità ed il benessere della nostra cara patria."

Il discorso dell' onor. Wettstein viene salutato con applausi.

Prende poscia la parola il sig. Ing. G. Rusca, Presidente Provvisorio del Comitato d' Iniziativa, per esporre un rapido e sommario istoriato in materia di Economia delle Acque, tratteggiando anzitutto lo stato preesistente delle cose, passando poi all' azione promossa dalle associazioni private, organizzatesi in diversi punti della Svizzera, riferendo su quella statale, sia predisponente, che integrativa, nonchè circa l' opera legislativa a seguito delle iniziative popolari, delineando e svolgendo infine più ampiamente il programma incombente d' azione e di lavoro da sviluppare, già riassunto nell' Appello.

Tanto l' esposizione retrospettiva del sig. Ing. Rusca, come le considerazioni relative all' opera della costituenda associazione nel nostro Ticino, raccolgono l' adesione generale.

Dopo ciò, il Presidente passa alla 3ª trattanda: Approvazione dello Statuto e domanda se fra i presenti vi ha chi, al modulo del Comitato Provvisorio, abbia modificazioni od aggiunte da proporre. Il sig. Sorgesa, già espose in precedenza della seduta una variante al dispositivo 2 h nel programma di lavoro della quale verrà pregato il Comitato, da nominarsi oggi, di tenerne calcolo.

Il sig. Silvio Veladini desiderebbe che nello Statuto venga prevista la costituzione di Comitati Regionali Ticinesi: all' Ingegnere Bertola, la proposta sembra superflua, dato che tali Comitati si potranno sempre costituire, entrando poi a far parte del Gruppo Ticinese di Economia delle Acque sotto la rubrica *C* dello Statuto in discussione; il sig. Veladini non è con ciò appieno soddisfatto, allora il Presidente Rusca suggerisce di mettere a verbale che la costituzione di Gruppi Regionali Ticinesi non sarà ostacolata, bensì la stessa verrà appoggiata ogni qualvolta il caso opportuno si presentasse. Il sig. Veladini si dichiara consenziente, dopo di che lo Statuto viene approvato all' unanimità dei presenti.

Evasa così la 3ª trattanda, si passa alla nomina del Comitato per il quadriennio 1916—1919.

I delegati dell' Associazione Svizzera riservano a più tardi la designazione dei due rappresentanti della stessa.

L' Ingegnere Bertola, per i cinque membri di spettanza dell' Assemblea Costituente, propone i seguenti nomi:

Onor. Consigliere di Stato Avv. Sebastiano Martinoli,
Ingegnere Giovanni Rusca, Locarno,
Ingegnere Carlo A. Bonzanigo, Bellinzona,
Ingegnere Giulio Bossi, Lugano,
Professore Giovanni Anastasi, Lugano.

Dato che il sig. Ing. Bossi non vuole accettare una nomina, il sig. Veladini lo sostituirebbe coll' Ingegnere Bertola, infatti, così modificata, la lista viene accettata.

A revisori si nominano i sigg. Willy Simona, Locarno; Prof. Cesare Bolla, Bellinzona-Olivone e Silvio Veladini, Lugano.

Il Segretario Provvisorio dà poi lettura delle adesioni al Comitato, pervenute da diverse parti del Cantone e della Svizzera interna: una proposta dell' onor. Consigliere Nazionale Brenno Bertoni si demanda per l' esame al Comitato, il quale se ne occuperà a suo tempo, come richiesto.

Dopo di che, l' Assemblea Costituente è dichiarata chiusa.

Comunicazioni del Presidente Provvisorio.

Onorevoli Signori,

L' Appello diramato per fornire spiegazioni sugli scopi della costituenda *Associazione Ticinese di Economia delle Acque,* doveva necessariamente e per troppi motivi di facile intuizione, redigersi concisamente in quella guisa maggiormente atta a permettere una visione d' insieme dell' ardua materia e dei molteplici scopi da raggiungere.

Non sò se cotale intento fu poi effettivamente conseguito, almeno per la pluralità dei destinatari: è probabile che a parecchi non sia risultato abbastanza esplicativo: appunto per questa presunzione gioverà oggi, oltre l' esporre una succinta rivista storica retrospettiva, fornire ulteriori chiarimenti, pur osservando che rimane riservato a future conferenze,

da affidarsi a competenti specialisti, lo svolgimento dei singoli obiettivi, in modo particolareggiato, preciso, esauriente.

Il compito odierno si limiterà quindi ad una specie di lavoro a mosaico, nel quale, unitamente a quanto si andrà pescando qua e là nel maremagno delle infinite pubblicazioni in materia, verranno esposte impressioni e constatazioni personali, il cui pregio eventuale sarà rappresentato dalla circostanza che trattasi di vita vissuta.

„*Navigare necesse*" e rapidissimamente per raggiungere al più presto la meta, senza perdere l'orientazione, nè deviare soverchiamente dalla rotta, pur chiedendo anticipatamente venia per le molteplici lacune ed ommissioni prevedibili, certo non volontarie, nè tendenziose, ma assolutamente inevitabili in così fatte contingenze.

* * *

Avanti di entrare nel vivo dell'argomento, gioverà riassumere in pochissimi tratti la situazione economica generale del paese, quale vien ammessa e riconosciuta attualmente: cioè che *l'agricoltura* ebbe grande sviluppo nel secolo passato, ma ora (salvo eccezioni locali rare, fra le quali va certamente annoverato il nostro Cantone) raggiunse il *maximum* possibile e viene contrastata dall'*industrializzazione*, sempre più fiorente, nonostante la mancanza di gran parte delle materie prime e dei combustibili, provenienti dall'estero.

Noi possediamo invece, in gran copia, *prodotti minerali* e di essi, nel medio evo, se ne faceva un uso assai maggiore che non attualmente: tuttavia, col progredire nelle applicazioni dell'elettricità è probabile una ripresa, specie in quelle regioni montane, offrenti le più favorevoli condizioni di utilizzazione.

Sul commercio interno e di *transito* le commissioni di esperti incaricate di studiarne le condizioni, s'intende *normali*, espressero ognora lusinghieri giudizi, in dipendenza della privilegiata situazione centrale, rispetto agli Stati fra i più progrediti ed intraprendenti d'Europa, scambiantisi i rispettivi prodotti nella maggior misura possibile: ma per conservare questo vantaggio anche nell'avvenire, necessita resistere vittoriosamente alla concorrenza, ognor più incalzante, ricorrendo a tutti quei mezzi e provvedimenti escogitati man mano, specialmente allo scopo di ridurre le spese di trasporto, poichè, la convenienza economica, costituisce quasi sempre il fattore prevalente e decisivo del successo.

Un fenomeno veramente caratteristico è stato quello offerto dalle *vie acquee:* usate anticamente come mezzo di comunicazione e di spedizione delle merci, assai preferibile alle strade comuni, esse perdettero ogni e qualsiasi importanza collo svilupparsi delle reti ferroviarie.

Allorquando nel seguito, i traffici mondiali durante il solo trentennio 1860—1890 ebbero pressochè a triplicare d'intensità, le ferrovie non bastarono più ai bisogni e si rimisero in attività le linee fluviali già abbandonate, aprendone anzi altre assai all'esercizio, perfezionandole in modo da rendere il servizio molto più a buon mercato dei trasporti terrestri, unico inconveniente rimanendone la sfera di azione troppo limitata, vincolata alle condizioni naturali altimetriche del terreno ed a quelle idrografiche.

Ma precisamente entrambe sono particolarmente svantaggiose per la Svizzera nel confronto cogli stati circostanti, confinanti col mare, messo in particolare rilievo dal professore Dr. Corradino Zschokke, nella conferenza del 1892, all'Assemblea degli Ingegneri ed Architetti, per la quale, in una pubblicazione recente, dettagliata, di cui, sin ora, comparve solo la prima parte, gli fu attribuito il merito di aver sollevato la prima volta da noi tale importante questione, senza per altro darle, o provocarne poi un seguito qualsiasi.

È doveroso però segnalare in quell'opera una grave, inesplicabile lacuna, circa tutto quanto in materia concerne il Cantone Ticino, la sua idrografia, le aspirazioni ed iniziative, ben più praticamente concrete, caratteristiche, degne di rilievo, chè proprio verso quell' epoca, a Locarno, si agitava e già da tempo parecchio, il problema dell'allacciamento alle linee fluviali navigabili italiane, a seguito di che il cavaliere Stefano Canavesio vi teneva una conferenza memoranda precisamente il 10 settembre 1893.

Se anch'essa rimase sterile di risultati, nonostante l'entusiasmo destato in tutta la popolazione, le cause vanno ricercate nelle condizioni estere d'allora e non da noi.

Soltanto quasi dieci anni dopo l'ingegnere Rodolfo Gelpke di Basilea, col fervore zelante di un apostolo, iniziò intensa propaganda, mediante pubblicazioni e conferenze, ma sopratutto promovendo esperimenti pratici di navigazione, iniziati con pochi intimi, fra i quali un ticinese, mediante il rimorchiatore ad elica *Justitia* il 22—26 agosto 1903, sulla tratta Strasburgo-Basilea, con esito talmente convincente e persuasivo, da indurre il governo del suo Cantone, col concorso finanziario della Confederazione, a farli proseguire su larga scala da un'impresa renana di trasporti acquei, sussidiata acciò estendesse regolarmente il proprio servizio fino all'importante città svizzera.

I risultati favorevoli spinsero il Gran Consiglio basileese a votare altri crediti nel 1905 per gli impianti portuali, del pari sovvenzionati federalmente, il cui esercizio nel 1907 fu affidato ad una società per azioni, subendo nel primo biennio, come prevedibile, delle perdite, stipulandosi di poi contratto con altra impresa di trasporti similare, impegnata a proseguire il servizio fino al corrente anno, soppresso

invece totalmente allo scoppiare della guerra europea, nonostante lo sviluppo fosse divenuto sempre più prosperoso e rimuneratore.

Un consimile risultato doveva però necessariamente facilitare la propaganda e la popolarizzazione dell'idea, inizialmente ad opera della *Società per la Navigazione sul Reno superiore*, certo la prima del genere nella patria nostra, costituitasi la sera del 3 dicembre 1904 a Basilea, sotto la presidenza transitoria, ma onorifica e significativa, di un ticinese, cui susseguirono nel 1908 *l'Associazione della Svizzera Orientale per la navigazione del Reno al lago di Costanza*: qualche mese più tardi, però sempre nel medesimo anno, *l'Associazione Romanda per la Navigazione Interna* allo scopo di adattarvi il Rodano fino a Ginevra e finalmente nel 1909 il *Sindicato Svizzero per lo studio della via navigabile dal Rodano al Reno*, attraverso la Svizzera, ad opera dell'ingegnere Giorgio Autran di Ginevra, assiduo ed infaticabile, tanto nell'allestimento dei progetti tecnici, quanto dello studio economico-finanziario del difficile problema.

Le particolari condizioni del Cantone Ticino e la sua assoluta dipendenza dalle iniziative italiane per crearsi del pari una comunicazione acquea coi mari Adriatico e Ligure, non consentirono che altrettanto si tentasse da noi, però non mancarono la vigilanza, nè le predisposizioni atte a rendere possibile, nel momento indicato, lo sviluppo di un'azione concordata, per favorire gli interessi reciproci, comuni, d'intesa fra i due Stati.

Prescindendo da quelle che, in causa di ragioni speciali, sia perchè dovute all'azione individuale, od altri motivi, richieggono preferibilmente un prudente, o discreto riserbo, basterà ricordare come manifesta, già di pubblico dominio, la conferenza tenuta precisamente in quest'aula il 26 gennaio 1908, sotto gli auspici della Società Cantonale degli Ingegneri ed Architetti, nonchè della sezione di Bellinzona di quella dei Commercianti, presenti numerosissimi partecipanti svizzeri, oltre a notevoli rappresentanze italiane, dall'ingegnere Pietro Caminada, per esporre una sua concezione veramente geniale, che richiamava in allora l'attenzione dei tecnici di tutto il mondo, sebbene forse non giungerà mai ad affermarsi nel campo della pratica, per il valico con galleggianti, di alte montagne, quali sono le Alpi.

Giova però ricordare, come lo stesso problema fosse già stato trattato, in via di massima, tre anni prima, ad opera di quell'autorità in materia idraulica, rappresentata dal professore Ettore Paladini, del Politecnico di Milano, al X^0 Congresso dell'Associazione Internazionale Permanente, tenutosi in quella città nel 1905, venendo a conclusioni favorevoli, conseguentemente proponendo la continuazione dello studio, basato invece soltanto sui sistemi usuali della pratica, lasciando tuttavia adito alla speranza che, in materia, non fu detta ancora l'ultima parola, cosa di supremo interesse per la nostra regione ed ancor maggiormente per tutta la Svizzera.

* * *

Se ci siamo occupati delle *più importanti iniziative* fin qui manifestatesi, *sostanzialmente promosse da associazioni private*, abbenchè validamente appoggiate e generosamente sussidiate dalle autorità, onde raggiungere scopi d'interesse generale, ma utilitari, non è lecito dimenticare quale fu *l'azione statale* predisponente tal genere di imprese, senza di che il loro studio non avrebbe avuto quelle solide basi, assolutamente indispensabili per conseguire il successo.

E venga anzitutto proclamato ad onore del vero, con legittima nostra soddisfazione, alto e forte, che il merito principale di antivederne da lunga data, la necessità e l'importanza, disponendo gradualmente l'appropriato e confacente programma di azione, va ascritto ad un nostro emerito concittadino, il Consigliere federale Giovan Battista Pioda, locarnese.

Si fu dietro sua istigazione che nel 1863 veniva nominata dalla *Società Elvetica di Scienze Naturali* nella propria riunione di Samaden del 24 agosto, una speciale commissione idrometrica svizzera, cui susseguiva nel 1866, cioè dopo esperienza acquisita, l'*Ufficio Centrale Idrometrico in Berna.*

Nel 1872 le incombenze relative passarono all'*Ispettorato dei Lavori Pubblici;* nel 1885 si affidò al Dottor Giuseppe Epper la riorganizzazione del servizio limnimetrico, rendendolo di poi nuovamente autonomo.

Nel 1891 la *Società Frei-Land* inoltrava una petizione al Consiglio Federale, acciò tutte le forze idrauliche della Svizzera, non ancora utilizzate, divenissero proprietà della Confederazione: abbenchè rimasta senza l'esito prefisso, essa diede, per riflesso, un potente impulso all'ulteriore sviluppo dell'idrometria svizzera, sotto diversi aspetti, estendendo sopratutto il campo degli studii a molteplici altri problemi d'importanza pratica grandissima, fin allora negletti, od ignorati.

Non è quindi il caso di enumerarli, neanche di sfuggita, poichè, data la loro quantità, ciò condurrebbe troppo lontano: tuttavia ne vogliamo ricordare uno pregevolissimo, sebbene di natura meramente locale, ma che particolarmente ci riguarda: il *Contributo all'Idrografia del Lago Maggiore*, nel quale furono esposte le quote di tutte le marche di livello delle varie piene, in epoche diverse, determinate colla massima precisione, a seguito di pazientissime indagini e rilievi accurati in tutte le località riverasche svizzere ed italiane.

Il Dr. Epper, per le sue costanti, reiterate prove di benemerenza e di vivo interessamento al nostro paese, fu nominato membro onorario della Società Cantonale degli Ingegneri ed Architetti, la quale,

durante oltre trent'anni di esistenza, conferì soltanto due volte, quella, perciò, costituente una reale distinzione di merito.

Torna qui tuttavia lecito e doveroso menzionare come, da tre lustri, collabora in detto ufficio, un nostro concittadino, l'ingegnere Carlo Ghezzi, da Lamone, in modo apprezzatissimo e segnalato, talmente, che gli procurò, fra molti altri incarichi di fiducia, l'importantissimo studio sulla *Sistemazione del lago Ceresio*, i cui risultati, due anni or sono, egli esponeva in un'erudita memoria, corredata dal rispettivo atlante di ben 31 tavole, giovando con ciò assai ad avvicinare alla soluzione una questione cotanto a lungo dibattuta ed aspramente controversa.

* * *

In tale fervore di opere e di studii non rimaneva inattiva *la legislazione*, chè se la petizione precitata del 1891 aveva fatto naufragio, anzitutto per tendenze centralistiche eccessive e pel danno incombente a quei cantoni nei quali non erasi ancora provveduto ad utilizzare le risorse idrauliche, creando con ciò una manifesta disparità di trattamento, contraria ai principii dell'eguaglianza ed alla più elementare concezione dell'equità, ben altra sorte era di poi riservata all'iniziativa risolta nell'assemblea popolare della Tonhalle in Zurigo, l'anno 1906, onde includere nella Costituzione un nuovo articolo 23bis, concernente la legislazione sull'utilizzazione delle forze d'acqua, sul trasporto e la vendita dell'energia ricavabile, per attribuirne la competenza alla Confederazione.

Però, resi forse soverchiamente cauti e peritosi dall'insuccesso del *Frei-Land*, o per ragioni d'altro genere, una parte dei promotori commise l'errore di non contemplare il problema dell'utilizzazione delle acque sotto tutti i suoi aspetti, come richiesto dalle tendenze e dai bisogni moderni, trascurando totalmente proprio quella navigazione, reputata dai competenti tra i più importanti fattori di prosperità conseguibili.

Gli sforzi tempestivamente praticati per richiamare la loro attenzione su questa imperdonabile lacuna; un vibrante, ragionato, diffuso telegramma, spedito dal Cantone Ticino alla presidenza dell'assemblea, ancora poco prima della sua tenuta, rimasero assolutamente infruttuosi, inascoltati; ciò ebbe di poi gravi conseguenze, producendo effetti pregiudizievoli, risentiti a lungo, i quali si manifestarono nella forma di forti contrasti tra fautori ed oppositori della navigazione interna, minacciando di compromettere tutto l'esito, ritardando ad ogni modo assai il raggiungimento dello scopo finale prefisso.

Già pel gennaio 1907 era stata convocata a Berna, in previsione di questi avvenimenti presagibili dalla stampa e che intanto maturavano, a cura del Dipartimento Federale dell'Interno, una commissione speciale di esperti, rimasta di poi in funzione fino al 1909, per deliberare consultivamente sopra molte questioni tecnico-legali annesse e connessevi: appunto in essa cominciò a delinearsi tale lotta.

Il primo esito fu una specie di compromesso, invero assai poco soddisfacente, in quanto, nell'articolo sottoposto alla votazione popolare (seguita il 25 ottobre 1908), la navigazione era stata contemplata in forma assolutamente subordinata, colla vaga dizione „per quanto è possibile tenerne conto", assai facile da eludersi nella pratica.

Un tale risultato non poteva, al certo, appagare coloro che erano fermamente convinti della sua capitale importanza e così il contrasto, manco a dirlo continuò, acuendosi anzi maggiormente dopo, allor, quando le Camere Federali si occuparono della conseguente legislazione.

Sembra però che l'azione pertinace favorevole non rimase sterile, nè senza esito, imperocchè, sebbene l'opera non sia oggidì ancora giunta al termine, già nella prefazione del rapporto elaborato dal Comitato del 34^0 Gruppo: *Economia delle Acque* all'Esposizione di Berna dell'anno scorso, il presidente di esso: l'attuale direttore dell'Idrografia Svizzera (designata di poi come: *Servizio delle Acque del Dipartimento Svizzero dell' Interno)*, Dottor Leone Collet, poteva finalmente annunciare la buona novella colla frase significativa: *le aspirazioni della navigazione hanno trionfato, secondo le proposte della commissione del Consiglio Nazionale*, con che, giova sperare, salvo un colpo di sorpresa parlamentare, la questione sia finalmente definita nel modo più soddisfacente e conforme agli interessi del paese.

* * *

Dal sin qui esposto emerge con tutta evidenza, come l'organizzazione veramente democratica e le nostre istituzioni repubblicane, favoriscano l'armonica collaborazione di tutte le forze vive del paese, non solo delle classi dirigenti, quali le autorità, i funzionari, le amministrazioni ed associazioni, i professionisti, industriali, commercianti, agricoltori, ecc., ma quale e quanto impulso possa provenire direttamente anche dal popolo stesso, mediante il risoluto, giudizioso e cosciente esercizio del proprio diritto di sovranità, senza lasciarsi fuorviare dai politicanti, tutelando efficacemente i destini della patria!

Ma questo esempio luminoso, sano e confortante, non può rimanere senza ripercussione, deve anzi servire di guida e di stimolo ai ticinesi, i quali dispongono di elementi analogamente qualificati e preziosi, atti a produrre i medesimi risultati, allorquando però siano concordi, organizzati e disci-

plinati, come non manca, pur troppo, la necessità assoluta ed impellente di risanare, rinvigorire e trasformare la situazione economica, sia dello Stato, che della popolazione, in genere.

L'Associazione Svizzera di Economia delle Acque, fondata solo il 2 aprile 1910, nonostante il numero relativamente esiguo dei suoi membri, di ben poco aumentato nel frattempo, con un vasto programma di lavoro, seppe tantosto acquistarsi molteplici benemerenze, ovunque si fece ricorso alla sua potente, esperimentata e sagace opera, tendente allo sviluppo delle risorse naturali del paese, promovendo e sostenendo cotali iniziative.

Ora, per renderla eziandio più diffusa, s'intraprese l'organizzazione di gruppi autonomi regionali: fra i primissimi, reputati urgenti, meritevoli d'attenzione, designando quello del Cantone Ticino: infatti, se otto giorni or sono si costituiva in Lucerna, pe la prima, l'Associazione della Reuss, oggi è già la nostra volta, poi susseguiranno, il più alacremente possibile, quella degli Impianti idraulici sull' Aar-Reno, della Limmat-Linth, del Reno (dalle sue origini al lago di Costanza), probabilmente parecchie nella Svizzera Francese ed altre ancora da concretarsi, fino all'esaurimento del grandioso programma.

Forti per il mutuo, reciproco appoggio: dirette da persone influenti, capaci ed esperimentate, si otterranno indubbiamente, anche in questo campo di azione, gli stessi risultati che rendono stimata e rispettata la nostra organizzazione statale, informate entrambe al medesimo principio fondamentale, lo storico motto svizzero: *Uno per tutti, tutti per uno.*

Per completare le presenti *„Comunicazioni"*, stabilite nell' *„Ordine del Giorno"*, rimane ancora a darsi qualche maggior rilievo caratteristico, sia poi esplicativo, integrativo ed anche comparativo, agli scopi principali da raggiungere, indicati nell' *„Appello"*, sempre però in modo affatto riassuntivo e generico, il dettaglio venendo in seguito, secondo lo *Statuto Sociale* ed il *Programma di Lavoro.*

* * *

Circa quanto concerne la *produzione di energia elettrica*, quest'oggetto fornirà probabilmente l'argomento della prima conferenza, la cui elaborazione era stata iniziata da un egregio membro del nostro Comitato Provvisorio, ma poi differita, per cui oggi basteranno poche osservazioni.

Oltre una diecina d'anni or sono, quando si affacciò la questione dell'opportunità e convenienza di esportare all'estero una parte dell'energia idroelettrica producibile nel cantone, si manifestarono al riguardo opinioni controverse; tuttavia il risultato finale rimase negativo, poichè in allora predominava nelle sfere ufficiali svizzere la tendenza ad opporvisi; nel seguito esse mutarono alquanto, ma l'occasione propizia di farlo era ormai trascorsa irreparabilmente infruttuosa: analoghi intenti, manifestatisi in epoca recente, sono, per circostanze d'altra natura, rimasti in sospeso.

Se nella valutazione delle disponibilità non vi fu perfetta concordanza tra l'ufficio federale competente e chi, con intento patriottico, degno d'encomio, aveva allestito un pregevole studio di massima, i cui risultati ottennero il consenso del dirigente in quell'epoca (1904: Capo tecnico Veladini) l'ufficio cantonale, ciò va ascritto alla circostanza che non era possibile adottare metodi esatti, per deficienza di dati concernenti le osservazioni e di misure dirette, uniformi, sia del deflusso, che delle condizioni idrologiche dei corrispondenti bacini imbriferi.

Intanto le località principali del cantone, l'industria privata, le singole ferrovie regionali, andavano man mano provvedendo ai loro bisogni con una certa larghezza: così le Ferrovie Federali, si soddisfecero del pari, restando pur sempre disponibile una scorta notevolissima, suscettibile di larghe applicazioni, quando se ne presentasse il destro.

Mi si conceda quì di accennare a due rimarchevoli conferenze, tenute recentemente, sotto gli auspici dell'Associazione Svizzera di Economia delle Acque, riprodotte a stampa, le quali ponno interessare il pubblico: l'una (stata tradotta anche in italiano) sull' *Utilizzazione dell' Elettricità per cucina e riscaldamento* dell'ingegnere Ringwald di Lucerna: l'altra sull' *Impiego dell' Elettricità per scopi elettrochimici ed elettrometallurgici* del professore Dr. Baur di Zurigo, le quali, se non danno ancora la soluzione completa dei rispettivi problemi, il primo, della massima importanza per le famiglie, il secondo, per gli industriali, addimostrano la possibilità di raggiungerla, a date condizioni, che importerebbe appunto poter realizzare.

Uno dei mezzi principali consiste nei *bacini di trattenuta in montagna* ed a questo proposito, più che diffondersi in considerazioni generiche, gioverà riferire qualche dato emergente da uno studio eseguito recentissimamente, sempre per l'iniziativa della medesima, benemerita, associazione, della quale stiamo appunto in procinto di farne parte.

Detto studio si riferisce al più vasto fra i bacini svizzeri, cioè del Reno, dalle sue origini fino al lago di Costanza: ne fu incaricato l'ingegnere E. Froté di Zurigo, colla collaborazione del Dr. C. Tarnuzzer di Coira, per la parte geologica: attualmente trovasi in corso di stampa, quindi trattasi d'una primizia, da ridursi però ai minimi termini, per non riuscire un indiscrezione indebita.

Quest'opera, di vaste dimensioni, richiese diversi anni d'indagini, misurazioni e calcoli in numero grandissimo.

Le conclusioni che qui importano, sono le seguenti: mentre la disponibilità allo stato naturale è di 172.270 HP, dopo la costruzione dei bacini di accumulazione, *in un'annata di scarsità d'acqua* si avrebbe la disponibilità costante di 521.747 HP, ossia il *triplo* ed in *un anno normale*, il *quadruplo*, in relazione aumentando il valore di quello che torna lecito chiamare un vero e proprio *patrimonio nazionale:* tali risultati dovrebbero bastare a convincere della necessità che anche nel Cantone Ticino si eseguiscano identici studii.

Nè soltanto questi ne sarebbero i vantaggi, bensì la fortissima diminuzione delle piene, poichè gran parte delle condensazioni meteoriche verrebbero appunto trattenute nei bacini vastissimi e smaltite di poi gradualmente: ciò va inteso nel senso che se le alluvioni non potranno ognora e totalmente sopprimersi, riusciranno però notevolmente attenuate.

Ma un altro provvedimento tornerà agevole e ne sarà facilitata la diffusione: *le assicurazioni.*

Uno dei principali ostacoli alla sua introduzione consisteva nel fatto che, quando avvengono le inondazioni, od alluvioni, esse colpiscono generalmente plaghe estese, regioni vastissime, arrecando danni molto rilevanti, difficilmente risarcibili, qualora tale assunto riguardasse un istituto localizzato, anche se abbracciante tutta la Svizzera: basti il ricordo del 1868 per dimostrarlo all'evidenza.

Questo oggetto richiese quindi del pari parecchi anni di studio e di trattative laboriose prima di giungere ad una soluzione praticamente attuabile e soltanto nel 1914 si raggiunse lo scopo, costituendo un'associazione di istituti solidali, ciascuno dei quali ha la propria sfera d'azione, comprendente anche l'estero, con ciò creando una base immensa, sulla quale ripartendosi i danni, si risentono per converso in misura altrettanto maggiormente attenuata.

Da noi funziona la Compagnia d'Assicurazioni Nazionale Svizzera, con sede in Basilea: i contratti si stipulano caso per caso, a seconda delle circostanze peculiari di fatto e dell'entità dei pericoli.

Se informazioni verbali datemi sono esatte, una delle più importanti città nostre, assicurò le proprie arginature valutate un milione e mezzo, all'uno per mille, corrispondendo quindi millecinquecento franchi annui.

Furono già fissati (di cui dieci proposti dall'Associazione Svizzera di Economia delle Acque) dei periti, sparsi un po' ovunque, fra i quali verrà designato chi sarà chiamato a funzionare nel caso di contestazioni, da risolversi in via arbitramentale: ai membri dell'Associazione è concesso un ribasso del cinque per cento sull'importo del premio annuale.

Circa le *irrigazioni* e le *bonifiche* su vasta scala appare superfluo il dimostrarne l'evidente utilità, per cui va ritenuto che l'Associazione appoggierà efficacemente tutte quelle iniziative tendenti ad introdurre una produzione feconda, regolare e rimuneratice nei terreni riconquistati stabilmente, mediante opere di assicurazione contro i danni causati dai corsi d'acqua, nonchè a ridurre al minimo possibile le zone sottoposte alle inondazioni dei laghi, precipua fra esse ad attuare quella bonifica del piano di Magadino, come all'elaborato in data 3 febbraio 1802 del cittadino Kupfer; di poi largamente trattata da Carlo Cattaneo, quindi portata al Gran Consiglio con invito al Dipartimento Federale di Agricoltura di mandare un esperto, onde ottenere dallo stesso le direttive necessarie per compiere gli studii.

Avendo il suddetto declinato l'impegno, il progetto e la relazione furono poi allestiti nel 1902 dagli ingegneri Acerbi ed Urbano, di Milano, esponendovi i termini del ponderoso problema, offrendo modo di prendere quegli ulteriori provvedimenti consentanei ed appropriati a conseguire la soluzione migliore e più indicata per gli interessi generali e, compatibilmente, quelli privati.

Trattasi di una superficie da bonificare valutata oltre 2200 ettari, la quale, se potesse dare una corrispondente produzione di cereali, contribuirebbe efficacemente ad emancipare la produzione agricola ticinese dall'importazione estera, del che, mai come oggigiorno, se ne addimostrò l'impellente necessità: ma anche qualora permettesse per molti anni avvenire la sola trasformazione a prato stabile, irrigabile per molta parte, ciò costituirebbe già un notevole miglioramento, tale, da valer la pena, sotto tutti gli aspetti, di conseguirlo.

Nel 1905 il Dipartimento Federale dell'Interno trasmetteva al Consiglio di Stato un progetto di massima, nel quale erano schematicamente indicati i canali principali da costruirsi per lo scolo delle acque (una parte dev'essere anzi stata fatta): necessita procedere oltre, in modo razionale, onde ottenere risultati tangibili.

Acque potabili. Le provviste dei principali comuni sono, in generale, eseguite soddisfacentemente e vennero anche diffuse nei minori, cosicchè, senza dubbio, assai si è migliorato in confronto del passato; tuttavia rimangono ritardatari da stimolare, in parte pel fatto che trovano difficile procurarsene a sufficienza, ad un costo non eccessivo per le loro finanze.

In molteplici casi gioverebbe di sicuro consigliare di ricorrere, colle debite cautele, ai procedimenti della rabdomanzia, i quali diedero reiteratamente buona prova nelle zone belliche, là dove, agglomeramenti notevoli ed improvvisi di truppe, in regioni inospitali, richiedevano pronta ed abbondante provvista dell'indispensabile, prezioso elemento.

E veniamo finalmente agli ultimi punti ancora da trattarsi: *la sistemazione dei laghi Maggiore e di Lugano*, nonchè *il loro allacciamento alla costruenda rete italiana di navigazione interna, ad*

alta potenza, costituenti ora indubbiamente l'oggetto più importante ed urgente sotto parecchi punti di vista, meritevole delle maggiori cure e di gelosa vigilanza da parte, sia delle autorità, che della popolazione.

Se si dovesse darvi adeguato, esauriente svolgimento, in ispecie per rettificare le erronee opinioni diffuse sin qui e, peggio ancora, i concetti fondamentali antiquati, niente affatto moderni, prevalsi anche negli studii officiali e privati; singoli, o collettivi, fin ora avvenuti, ciò richiederebbe invero tempo assai maggiore di quello dedicato a tutto quanto precedette, ma formerà del pari oggetto di una, o più, conferenze speciali nel seguito: gioverà invece esporre talune considerazioni riferite ai fatti principali, rievocati da un po' di storia: la maestra delle genti.

Prescindendo quindi completamente dalla *vexata quaestio* delle sistemazioni dei due laghi, sulle quali si dilungarono negli ultimi anni esuberantemente, sebbene discordanti, gli organi della stampa d'ambo i lati del confine, ma richiamando, per brevità, una modesta pubblicazione del 1912 (riprodotta di poi in parecchie riviste tecniche e letterarie, integralmente, o tradotta) dal titolo: *Rilievi ed appunti in materia di navigazione interna,* dove veniva passato rapidamente in rassegna la situazione generale svizzera, con particolare rilievo della nostra, accennante alle tre linee principali di raccordo col mare, oggigiorno possibili: quella del Reno, facente capo al lago di Costanza e linee di penetrazione interna: quella del Rodano e suo collegamento alla precedente attraverso i laghi di Neuchâtel e di Bienne e quella pel Ticino all'Adriatico ed ai porti della Liguria, passando attraverso il Piemonte e da Torino.

Invece nella radunanza del 16 giugno 1914, chiamata pomposamente il *I⁰ giorno della navigazione* all'Esposizione di Berna, gli oratori ufficiali diedero grandissima, quasi esclusiva, importanza alla prima: accennarono brevissimamente alla seconda e dimenticarono totalmente la terza.

Questo fu per certo un grave, imperdonabile errore, non giustificato dalla circostanza che, mentre le due Associazioni della Svizzera Tedesca, dianzi menzionate, propugnavano quella del Reno e le due della Svizzera Francese, idem, quella del Rodano, nessuna si occupava della nostra, del qual fatto venne già dato plausibile spiegazione.

Toccava quindi, se mai, precisamente alle Autorità l'eliminare una consimile lacuna, qualora fosse realmente esistita, essendo supremo interesse dello Stato tutelare con ogni possa la propria libertà d'azione, ricorrendo a tutti i mezzi e provvedimenti necessari: una sola linea di navigazione induce il gran rischio di rendere assolutamente dipendente da quella nazione verso la quale è diretta: date certe manifeste, innegabili tendenze all'egemonia, rivelatesi troppo chiaramente colla guerra presente, possiamo facilmente dedurne a quali pericoli ci saremmo esposti, in progresso di tempo, mentre il disporre di diverse vie, offre il mezzo più sicuro, idoneo ed efficace per evitarli.

Ad ogni modo noi, colla costituzione odierna del nostro gruppo, non daremo certamente più mai agio d'invocare per l'avvenire consimili pretesti!

In Italia, precisamente in quanto concerne la linea della valle padana, parve sussistere una importante divergenza d'opinioni tra funzionari dello Stato e la città di Milano, sopra la scelta della principale parte del tracciato, lungo complessivamente 387 chilometri, da quella città a Venezia.

Sulla tratta inferiore, di 60 chilometri, comprendente la laguna ed i canali laterali di accesso, nonchè su quella superiore, di 70 chilometri, da Lodi al porto della Gamboloita (Milano), esiste pieno accordo, tanto, che i lavori del primo stavano appunto per iniziarsi, quando scoppiò la guerra, forse neanche facendoli sospendere: circa la tratta intermedia, invece, di ben 257 chilometri, costituita per intero dal corso del Po, si manifestò profondo disaccordo, contestandosi seriamente le sue attitudini allo scopo prefisso.

La cosa può parere ben strana per chi è cognito che sulla navigabilità, in genere, del maggior fiume della penisola, esistono documenti tramandati fin dai primi tempi dell'era cristiana: è storica la descrizione di un viaggio di Ennodio, diacono, nella seconda metà del V⁰ secolo, in cui lo stesso protagonista racconta che salì sulla *corriera* (?) a Pavia e, mentre era a banchetto, spesso dovette ridere sentendo cantare la storia delle sorelle di Fetonte (dunque non solo si faceva, come oggigiorno sui piroscafi, servizio di trattoria a bordo, ma, per di più, con spettacoli esilaranti, forse per stuzzicare l'appetito): — altro documento, del 1458, parla di un viaggio, avente per meta finale, la Terra Santa, nientemeno, ma occorsero ben sette giorni soltanto da Pavia a Venezia, imperocchè i pasti, le pernottazioni e le devozioni, facevano continuamente scendere a terra il pellegrino.

Anche tre battaglie navali accanite fra milanesi e veneziani si combatterono con alterna fortuna: due nei paraggi di Cremona, l'altra verso Sermide, tra il 1426 ed il 1448, con centinaia di natanti svariati: galeoni, galere, reguardi e barche, per ciascuna parte.

Nel 1828 il primo vapore „*Maria Luigia*" solcava maestosamente le acque, ricevendo come compagno l'„*Eridano*" nel 1830 e via, via, si costituivano nel 1846: l'„*I. R. privilegiata Navigazione a vapore pei fiumi del Lombardo-Veneto*" con servizio settimanale di merci e passeggieri sulla tratta Venezia-Mantova; — la *Ditta* milanese *Perelli-Paradisi e socio;* — il *Lloyd di Trieste* che funzionò dal 1852—1859, sospeso per la guerra.

Una ripresa nel 1881 col vapore *„Annie Guscetti"* cessò subito, nonostante favorevole risultato: altra del 1901, della *„Società Anonima per la Navigazione Fluviale"* tentò raggiungere Milano seguendo il canale di Pavia, ma poi, a poco a poco, il servizio venne nuovamente ridotto alla tratta inferiore, ecc. ecc..

In questi tempi guerreschi si organizzò, ad opera della Croce Rossa, un servizio di trasporto per feriti, del quale fu scritto con gran lode, ma si tratta evidentemente di carichi leggieri, cosicchè la pescagione delle imbarcazioni adibitevi non supera i 35 centimetri, restando anzi, generalmente inferiore: con questo nulla s'ha di conclusivo in confronto della navigazione stabilita di 600 tonnellate, limite minimo della pratica, in tali condizioni, acciò divenga appena conveniente e redditizia, esigente l'immersione di metri 1,50 a 2,00 circa.

Il progetto di bonifica della sponda sinistra, mantovana-cremonese, allestito da un ufficio speciale governativo, in procinto di venir pubblicato, suggerirebbe l'idea di sostituire al fiume, il proprio canale collettore principale, destinato a raccogliere gli scoli ed opportunamente adattato, presentando oltre il vantaggio della stabilità della sede, un fondo privo dei fenomeni erosivi, come anche immune dai depositi di ghiaia, ma sopratutto di quei sedimenti melmosi, eccessivamente mobili, che costituirono ognora l'ostacolo principale alla navigazione padana.

Si avrà inoltre rilevantissima minor percorrenza di pressochè il 13,5 %, pari a chilometri 52, riducendo sensibilmente la distanza fra Milano e Venezia, a soli 335 chilometri.

Per converso tale variante richiederà certamente tempo maggiore che non quei dragaggi riputati sufficienti a rendere utilizzabile la linea del Po, salvo continuarli indefinitamente per mantenerla aperta nel seguito.

Le spese d'impianto, superiori pel canale, sarebbero però ripartite nel senso che le opere di bonifica ne sopporterebbero l'onere principale, invece l'esercizio si farebbe assai più a buon mercato, oltre aumentarne la rapidità, per la riduzione del percorso e gli altri sensibili vantaggi offerti dal medesimo.

Finchè durerà l'incertezza sulla soluzione definitiva, non appare possibile calcolare con precisione quale sarebbe la riduzione dei prezzi nel trasporto acqueo, in confronto di quello ferroviario; in talune pubblicazioni officiali italiane fu stabilito nelle cifre rispettive di Lire *4.63* e *10.99* per tonnellata di merci (cereali), ritenute le percorrenze idem di *380* e *265* chilometri, col forte risparmio quindi previsto di **Lire 6.36,** ma che potrebbe benissimo aumentare, qualora la tratta per acqua si riducesse effettivamente di una cinquantina di chilometri; ad ogni modo: *Se saranno rose .... fioriranno.*

Estratto dal protocollo della prima seduta del Comitato del Gruppo Ticino

tenuta a Lugano il 15 aprile 1916.

Presenti 6 membri ed il Segretario Generale dell' Associazione Svizzera di Economia delle Acque: presiede: Rusca Giovanni, ingegnere; viene assunto come segretario: Anastasi Giovanni, professore.

In conformità dell' ordine del giorno:

È approvato il protocollo dell'Assemblea Costitutiva di Bellinzona 27 novembre 1915 e si prende atto che il Gruppo Ticino fu ammesso nell' Associazione Svizzera il 25 marzo 1916, designandone quali membri (a tenore del § 9 dello Statuto) i signori ingegnere Giulio Bossi in Lugano e vice-sindaco Willy Simona in Locarno.

Il Comitato Ticinese si costituisce nominando a presidente l'ingegnere Giovanni Rusca di Locarno; a vice-presidente l'ingegnere Giulio Bossi di Lugano; come rappresentante nel Comitato Centrale l'ingegnere Giovanni Bertola di Vacallo (§ 1 dello Statuto).

Si approva la modifica al Regolamento di cui sarà riveduta la versione in italiano, da pubblicarsi per le stampe.

Resta autorizzata la firma del testo tedesco del Contratto, il quale rimarrà in vigore soltanto pel 1916, come esperimento.

Viene sanzionato il progetto di Bilancio Preventivo: i membri del Comitato ticinese rinunciano alle indennità per le sedute organizzatorie durante il 1915.

S'incarica il Presidente di proporre un segretario adatto, alla cui nomina effettiva, si darà seguito col mezzo indicato dal § 1 b del Regolamento.

Si designa in via provvisoria come revisore, in sostituzione Simona, salvo ratifica dell' assemblea, il signor architetto Alessandro Ghezzi in Locarno. È risolta l'inscrizione immediata al Registro di Commercio del Gruppo Ticino.

Il programma di lavoro per il 1916 viene ripartito fra le seguenti Commissioni:

I. Organizzazione delle conferenze pubbliche e della propaganda scritta, per l'introduzione di una razionale economia delle acque (Martinoli, Anastasi).

II. Questioni principali: tecniche ed economiche, concernenti i laghi Maggiore e di Lugano: la loro sistemazione e l'allacciamento alla rete di navigazione padana, di grande potenza (Rusca, Bossi).

III. Piano generale per l'utilizzazione dei corsi d'acqua: proposte sulla completazione delle stazioni ed impianti di misura e di osservazione: bacini di trattenuta: opere di difesa, di premunizione e di bonifica (Bonzanigo, Bertola).

IV. Assicurazioni contro i danni delle piene: rilievi statistici concernenti quelli causati nel passato: studio delle particolarità durante le alluvioni future, per combatterle poi efficacemente (Anastasi, Simona).

V. Collaborazione ed iniziative in materia di legislazione delle acque: costituzione di corporazioni. (Martinoli, Simona).

La proposta Bertoni (22 novembre 1915) fu deferita a quest' ultima commissione.

Ciascuna di esse procederà, senza indugi, ad una possibilmente rapida istruttoria dello „*statu quo*", presentando sommario rapporto sul procedimento da seguire per raggiungere scopi pratici, indicando fra i membri del gruppo quelli meglio qualificati per un' efficace, utile, collaborazione: il Comitato prenderà le risoluzioni definitive, provvedendo ai mezzi più acconci, atti a darvi seguito, coll' esito migliore.

Agli *Eventuali:*

Si decide la massima che il Gruppo Ticino non entrerà a far parte di Associazioni i cui scopi non siano fondamentalmente affini ai propri: in ogni caso, per tutto il 1916, è esclusa qualsiasi adesione del genere.

Su proposta di un membro vien risolto che pubblicazioni d'interesse generale, fatte nell' organo sociale, saranno comunicate anche alla *Rivista Tecnica della Svizzera Italiana* per l'eventuale, maggior diffusione nel cantone, a giudizio della commissione competente, purchè senza oneri, nè impegni di qualsiasi genere.

All' opera!

L' organizzazione sociale preliminare è compiuta: i molteplici rapporti coll' Associazione promotrice furono minuziosamente definiti e sistemati: l' esteso programma di lavoro, convenientemente frazionato, si ripartì fra determinati membri del Comitato per le opportune, rapide predisposizioni, rimanendo ognora di attribuzione definitiva di quest' ultimo, accessibile alla collaborazione richiesta, o spontanea, di qualsiasi socio, semprechè utile.

Resta così, già fin d' ora, dischiuso un vasto campo alle attività sia d' indole *consultiva*, mediante richieste d' informazioni pertinenti agli scopi sociali: di *studio*, usufruendo della ricca biblioteca messa gratuitamente a disposizione dall' Associazione Svizzera (dirigendosi all' uopo direttamente all' Ufficio Permanente di Zurigo): di *propaganda* mediante conferenze, od elaborati scritti: di *collaborazione* ed *iniziative* in materia di legislazione sulle acque: infine di *azione*, vera e propria, ricorrendo alle assicurazioni, ad applicazioni pratiche, accennate nello Statuto e specificate nel Programma di Lavoro.

L' Associazione Ticinese deve costituire un organismo intermediario, tra le Autorità Federali o Cantonali, allo scopo di facilitare loro l'esercizio delle proprie funzioni in tutto quanto concerne opere di utilità pubblica nel dominio dell' Economia delle Acque e la popolazione per aiutarla ad esprimere e formulare nei debiti modi i propri bisogni, quali sono realmente sentiti e come, compatibilmente cogli interessi generali, risultano meritevoli di venir presi in riguardosa considerazione.

Nessun invadenza adunque nelle attribuzioni altrui, ma una vigile, cosciente, altamente patriottica collaborazione, quale già grandi benemerenze seppe acquisire nella Svizzera Interna ed altrettante conseguirà, dove il bisogno è forse più manifesto, come nel Canton Ticino, semprechè da parte di tutti si addimostri pari buona volontà, zelo ed affiatamento indispensabili per raggiungere l' intento.

Le molteplici adesioni già acquisite, in patria ed all' estero, quelle ulteriormente in prospettiva, addimostrano nel miglior modo *l'opportunità dell' iniziativa* e confortano i promotori a perseverarvi, fidenti di essere appoggiati moralmente e materialmente, nell' arduo, ma certamente non sterile, lavoro assunto.

Avvertenza.

Chi, previo inoltro della domanda di ammissione, firmata, riceve la presente pubblicazione, è inscritto quale socio del Gruppo Ticinese.

Coloro che non avessero ancora versato l' importo della *tassa 1916*, sono avvertiti che il pagamento andrà fatto esclusivamente alla *Banca dello Stato del Cantone Ticino*, sia poi alla sede, succursali, agenzie, o rappresentanze.

Corrispondenza coi soci.

V. Sorgesa Corzoneso. Della variante proposta fu tenuto calcolo nel programma di lavoro (Commi.ne V).

Dr. B. Bertoni cons. naz. Lugano. La ricevuta provvisoria, per la tassa 1916, vale come definitiva: nel futuro i versamenti devono farsi secondo indica l' **Avvertenza.**

S. Giovanetti Parigi. Idem come al precedente.

Gen.e L. Bigotti Torino. Il vaglia non giunse ancora a destinazione: favorisca reclamare presso codesto ufficio, dove fu emesso.

A. Rusca presid. Pro Ticino **Basilea.** A seguito del suo scritto 1° aprile, il Comitato prese una risoluzione di massima nella riunione di Lugano: ricambiamo i migliori sensi espressici.