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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 10 (1917-1918)

Heft: 19-20

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: 31.07.2025

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

No. 3/4 Anno III 10 Luglio 1918

Comunicazioni dell'Associazione Ticinese

Gruppo autonomo dell'Associazione Svizzera di Economia delle Acque

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

Si pubblicano quando occorre
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: Tipografia dell'„Alte Universität", Zurigo 1.
Amministrazione: Zurigo 1: Via S. Pietro 10
Telefono Selnau 224 .·. Telegrammi: Wasserwirtschaft Zürich

LA SECONDA CONFERENZA SOCIALE.

Fu tenuta dietro desiderio della Municipalità di Biasca, sotto gli auspici dell' *A. T. E. A.* in quella palestra ginnastica, il 19 maggio, dalle 3½—5 pom., sotto la presidenza del signor ingegnere Giovanni Rusca, assistendovi anche il signor Willy Simona, entrambi membri del Comitato e dallo stesso delegati.

Frequentata da numeroso e scelto pubblico, fra il quale, oltre le autorità distrettuali e del Borgo, figuravano anche il M. R. Parroco ed alcune suore, la riunione ebbe però spiccata prevalenza popolare, veramente confortante.

Il Presidente, previo un caloroso saluto al fedele, forte ed ospitale centro delle Tre Valli, espose gli scopi dell' *A. T. E. A.*, dando particolare rilievo a quelli che più interessano la regione e cioè: l'*utilizzazione delle forze idrauliche*, già assai sviluppata in Leventina, mentre costituisce sinora pressochè solo una clamorosamente manifesta aspirazione per Blenio, additando la giusta via onde realizzarla: l'*assicurazione contro i danni delle piene*, bisogno risentito ovunque, con eguale intensità, ma che richiede il valido ausilio dello Stato per soddisfarlo; quanto alla *navigazione interna* essa formerà appunto l'oggetto della conferenza odierna e quindi formula solo brevi considerazioni al riguardo, chiudendo col fervido incitamento si adoperino tutti, come un sol uomo, per raggiungerli.

Dà quindi la parola al signor professore Bolla, il quale espone quanto segue:

Signori,

I.

L'acqua occupa la maggior parte della superficie terrestre. — La parte solida della superficie terrestre emerge dalle acque o in grandi masse chiamate continenti od in masse circoscritte chiamate isole.

Gli uomini essendo sparsi un po' dappertutto, per comunicare fra loro, devono quindi saper navigare e da questa necessità il detto antico quanto il mondo: *navigare necesse.*

La via per acqua, se non è sempre la più sicura e la più breve è la più economica perchè gli oneri dipendenti dalle spese di costruzione e di manutenzione sono più largamente compensate dai proventi.

Così fu, nel passato, così è nel presente, è così sarà nell'avvenire.

D'onde gli sforzi continui degli uomini tendenti a prolungare ognora più addentro, nei continenti, le vie acquee o coll'adattamento del corso dei fiumi o collo scavo di canali navigabili.

In queste opere si distinsero e si distinguono specialmente l'America del Nord e l'Europa.

Nelle altre parti del globo si va per acqua fin dove la natura permette che si vada, non più oltre, eccezione fatta dagli abbreviamenti provenienti dai tagli degli istmi di Suez e di Panama, — e da quanto l'Inghilterra fece lungo il Nilo, per facilitare le sue relazioni colla Nubia.

Ma lasciamo da parte tutto il resto, per guardare intanto solo all'Europa, ed in Europa unicamente agli Stati confinanti con la Svizzera.

II.

Germania.

Nessun Stato continentale d'Europa fece tanto quanto la Germania per lo sviluppo della navigazione fluviale interna.

A provarlo basta rilevare il fatto che dal 1816 al 1917, cioè nel corso dell'ultimo secolo, la Germania consacrò a rendere navigabili più a monte che fosse possibile, il Reno, l'Elba, l'Oder ed il Weser, circa 500 milioni, alla preparazione dei porti interni circa 200 milioni, allo scavo del canale, detto dell'Imperatore Guglielmo, congiungente il mare del Nord col Baltico, oltre 160 milioni.

Se a queste spese aggiungiamo quelle sopportate per migliorare la navigabilità della parte inferiore della Vistola, trascorrente in territorio tedesco, avremo un totale che sorpassa di parecchie centinaia di milioni, il miliardo.

E la Germania d'oggigiorno, tenacemente fedele al programma tracciatole dai suoi maggiori uomini di Stato cento anni fa, continua, nonostante la guerra, a profondere milioni e milioni a favore della navigazione fluviale.

Dopo di aver reso il Reno accessibile, fino a Strasburgo, ai galleggianti di 2000 tonnellate, appoggia a modo suo, come vedremo in seguito, gli sforzi della Svizzera tendenti a permettere a tali galleggianti di arrivare fino a Basilea, riducendoli poi alla portata di 1200 fino al lago di Costanza.

Dopo di aver spinto la navigazione fluviale sull'Elba, sull'Oder, sul Weser, sulla Vistola fin oltre le montagne che circoscrivono al Sud l'immensa pianura che si estende dal Reno alla Russia, ottenne dall'Austria-Ungheria, la costruzione di un canale, in corso di esecuzione, che partendo da Vienna si diriga sopra Prerau e che da Prerau si volga per un verso ad incontrare l'Elba navigabile a Praga e per l'altro, in senso opposto, a lambire i punti estremi ai quali arriva la navigazione fluviale sull'Oder e sulla Vistola, per proseguire a Kamieniez, dove il Dniester aprirebbe il varco ai galleggianti fino al Mar Nero.

E tutto ciò a quale scopo?

Basta guardare alla carta per indovinarlo.

La Germania nel mentre vuole escludere che la continuazione della navigazione lungo il Danubio abbia, oltre Basilea a proseguire attraverso la Francia, a l'Havre od a S. Nazaire, per seguire invece il corso discendente del Reno, cerca di procurare ai galleggianti su tutti i maggiori fiumi tedeschi una via per il Mar Nero, più breve di quella del Danubio.

III.

Austria-Ungheria.

La navigazione si è, da tempo solidamente impadronita dei grandi fiumi, specialmente del Danubio, che serve da

robusta spina dorsale a tutta la rete fluviale navigabile Austro-Ungherese.

Possono risalire il Danubio, dal Mar Nero fino a Vienna, galleggianti di oltre 2000 tonnellate, da Vienna a Ratisbona i galleggianti riducono la loro portata a 600 tonnellate.

Il movimento sul Danubio che era nel 1890 di un milione di tonnellate arrivò nel 1908 a 3.200.000 tonnellate, nè poscia discese mai al disotto di questa cifra.

In conseguenza della concorrenza accanita che si fanno le Società di navigazione, i trasporti sul Danubio discesero fino a fr. 0,003, cioè a soli tre millesimi, per tonnellata-chilometro.

Un progetto austriaco, di somma importanza, per tutta l'Europa è quello di un canale navigabile che da Trieste mettesse a Vienna (vedi „Die Rheinquellen" Nr. 9 & 10, Settembre-Ottobre 1913 pag. 3087).

Ove avesse ad effettuarsi, l'asse della navigazione fluviale interna europea da Sud a Nord e viceversa, verrebbe completamente spostato da Ovest ad Est, con immenso vantaggio della rete austro-tedesca e con immenso danno delle progettate reti francesi ed italiane, dirette verso il territorio svizzero.

IV.

Francia.

La Francia ha molti canali navigabili, ma la maggior parte con carattere più di canali agricoli ed industriali, che non di canali per il traffico internazionale.

Anche i maggiori fiumi della Francia, la Loire, la Garonna, la Senna ed il Rodano furono, finora, talmente trascurati da non prestarsi che su brevi tratti, in condizioni naturali particolarmente favorevoli, alla navigazione dei grandi galleggianti.

Conseguentemente come la Francia non potè trarre alcun vantaggio dal taglio dell'istmo di Suez, nonostante avesse un porto ben situato per approfittarne per il primo, come quello di Marsiglia, così, se persisterà nella propria inerzia, si vedrà un'altra volta sopraffatta dalla attività germanica.

In altri termini e più chiaramente, se la Francia non avesse a preparare, e presto, il corso della Loira e quello della Senna a diventare la continuazione del corso del Danubio, il traffico fluviale da e per i paesi tra il Mar Nero e l'Atlantico, andrà a Rotterdam anzichè all'Havre, od a Nantes-Saint-Nazaire e se trascurerà, come ha trascurato finora il Rodano, il traffico fluviale dal Nord al Sud dell'Europa, invece di prendere la via Basilea-Lago Ginevra-Lione-Marsiglia, arrivato a Basilea, sarà costretto a cercare in altra direzione la sua strada per il mare Mediterraneo, del che noi, come satelliti di Genova, non potremmo proprio, per ragioni facili ad indovinarsi, dolerci come di una disgrazia. —

V.

Italia.

In Italia tutte le aspirazioni si concentrano, si può dire, intorno all'attuazione dei progetti tendenti a collegare per vie acquee i porti di Venezia, di Genova e di Savona coi laghi lombardi, — progetti, su ciascuno dei quali, dirò poi in seguito.

VI.

Svizzera.

Pur troppo l'attuazione di qualsiasi progetto di navigazione fluviale destinato ad aprire alla Svizzera la via dei mari, dipende, per la sua parte principale, più dalla buona volontà dello straniero che dalla nostra.

Ed invero:

Chi dispone del corso del Reno inferiormente a Basilea-Città?

La Germania e l'Olanda.

Chi dispone del Ticino e del Po, dal Lago Maggiore all'Adriatico?

L'Italia.

Chi dispone del Rodano, da Ginevra al Mediterraneo?

La Francia.

Conseguentemente; per quanto possa premere alla Svizzera di assicurarsi l'accesso al Mare del Nord approfittando del corso del Reno e rendendo il Reno navigabile fin al Lago di Costanza, la Limmat fino a Zurigo, la Reuss fino a Lucerna, l'Aar oltre Waldshut; per quanto la Svizzera possa vagheggiare il collegamento del Mediterraneo col Lago di Ginevra e del Lago di Ginevra con Basilea; per quanto la Svizzera ci tenga alla congiunzione dell'Adriatico e del golfo di Genova col Lago Maggiore, essa, la Svizzera, non può sperare nella realizzazione di alcuno dei suoi progetti senza il concorso o della Germania e dell'Olanda, o della Francia, o dell'Italia.

VII.

Data questa sgraziata situazione, il compito delle regioni della Svizzera, direttamente interessate a conseguire una via verso il mare, sia a nord, sia a sud, sia ad est, sia ad ovest, si riduce a cercare di trovare in ciascun paese confinante, in Germania, per la navigazione lungo il Reno ed il Danubio, in Francia, per quella lungo il Rodano, in Italia, per quella lungo il Po, alleati potenti tanto, da esser in grado di ottenere o dal governo germanico, o da quello francese, o da quello italiano, a seconda del progetto che le riguarda specialmente, il maggior appoggio possibile.

Da ciò una gara fra il Nord, il Sud, l'Ovest e l'Est della Svizzera onde assicurare al proprio progetto la precedenza, sui progetti propugnati dalle altre regioni del nostro paese.

Primeggia per fervore, in questa gara, Basilea-Città, la quale avendo già, grazie all'opera infaticabile di Rodolfo Gelpke, un servizio assai bene organizzato di navigazione sul Reno, è ragionevole che aspiri a migliorarlo sempre maggiormente.

Vengono secondi, a parità di intensità di azione, i Cantoni della Svizzera occidentale, tendenti ad assicurarsi la navigabilità del Rodano fino al Lago di Ginevra.

Seguono, non meno operosi, i Cantoni della Svizzera orientale, agognanti alla realizzazione del progetto di prolungo del Reno navigabile fino al Lago di Costanza ed al Danubio.

Ultimi, veniamo noi, col nostro progetto, cioè col progetto italiano, del canale Venezia-Milano, ormai assicurato, con continuazione verso il Lago Maggiore, in concorrenza con la continuazione del canale stesso verso il Lago di Como.

E veniamo ultimi, perchè siamo i più deboli ed i più deboli perchè da Oltralpi non abbiamo che appoggi indiretti ed in Italia ci incontriamo fatalmente, ancora una volta, coi fautori dello Spluga.

Davanti a questa molteplicità di iniziative, staccate le une dall'altra ed anelanti ciascuna a trionfare per la prima, il Consiglio federale, allo scopo di affrettare il conseguimento dei *compiti nuovi che oggi si impongono al nostro paese*, in confronto dei diversi progetti di *navigazione fluviale*, con suo Messaggio 20 ottobre 1917, propone venga inserto nella Costituzione Federale un nuovo articolo *accordante alla Confederazione il diritto di legiferare in materia di navigazione.*

Ed io credo che l'inserzione nella Costituzione federale del nuovo articolo, proposto dal Consiglio Federale, sia più che opportuna, assolutamente necessaria, trattandosi di progetti di eminente interesse generale svizzero e che non possono essere attuati senza il consenso dei Governi dei paesi esteri confinanti, Governi coi quali, per un articolo costituzionale, solo il Consiglio Federale è abilitato a tratttare ed a stipulare in nome della Confederazione Svizzera.

Il Consiglio Federale accenna nel suo Messaggio ai „*compiti nuovi*" che per ottenere l'introduzione della navigazione fluviale interna si impongono al nostro paese.

Ma il compito nuovo, *principale* spetta al Consiglio Federale stesso e non consiste già nell'impulso che egli deve dare allo sviluppo di una rete interna di canali navigabili, sibbene nell'impedire che la Svizzera sia tagliata fuori dalle due grandi vie acquee che, fra non molto, solcheranno l'Europa dall'Est all'Ovest e dal Nord al Sud, e viceversa.

Se la Svizzera fosse tagliata fuori da tali grandi vie acquee, potrebbe anche rinunciare a stabilire una rete interna sua propria di fiumi e di canali navigabili, perchè le vie acquee isolate, prive di comunicazioni, non possono funzionare, precisamente come nel corpo umano, non possono funzionare le vene, quando fossero disgiunte dalle arterie.

A mettere in rilievo il pericolo di isolamento che minaccia la Svizzera, basta dare un'occhiata alla carta geografica dell'Europa.

Come ho già rilevato, la linea navigabile principale dall'Est all'Ovest sarà costituita dal corso del Danubio, e, o da quello della Loira e della Senna, o da quello del Reno.

La Svizzera ne sarà tagliata fuori ove non riescisse ad attirare la navigazione lungo il Danubio, oltre Ulma, nel Lago di Costanza e quella attraversante, dall'Ovest all'Est, la Francia, a Basilea.

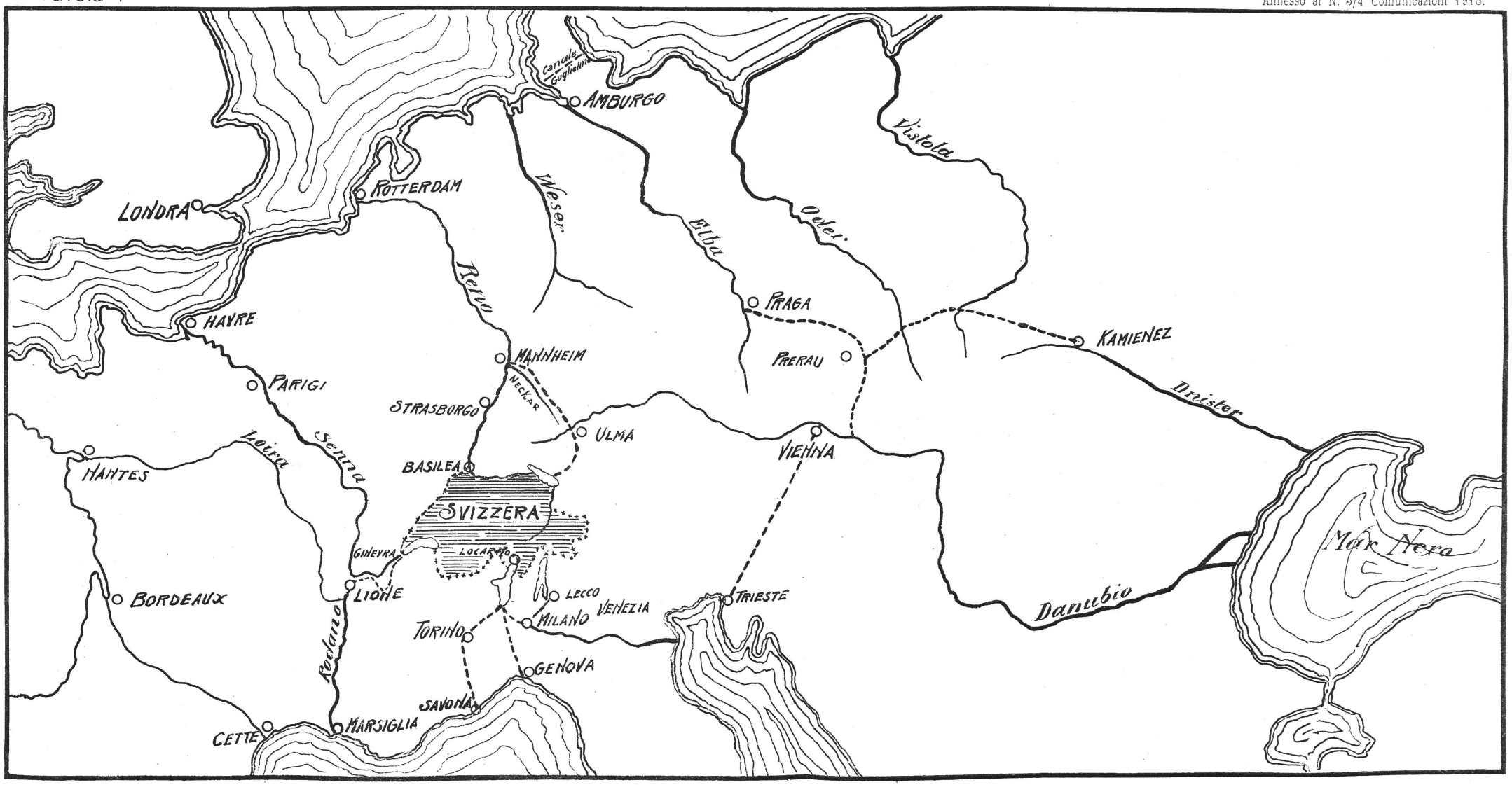
La minaccia risiede nel prolungamento della navigazione sul Danubio sopra Strasburgo o sopra Mannheim, dove sarebbe costretta fatalmente a mettere capo anche la navigazione francese.

La linea navigabile principale dal Nord al Sud e viceversa sarà costituita dal corso del Reno, sul versante settentrionale e dal corso del Rodano e del Po, sul versante meridionale.

Tavola 1ª

VIE NAVIGABILI DELL' EUROPA CENTRALE

Annesso al N. 3/4 Comunicazioni 1918.



La Svizzera ne sarà tagliata fuori, quando la navigazione lungo il Rodano mettesse capo a Strasburgo od a Mannheim invece che al Lago di Ginevra, e quella lungo il Po, al Lago di Como invece che al Lago Maggiore.

Quindi il programma svizzero in tema di navigazione fluviale internazionale si riassume in quattro parole: *Basilea, Lago Costanza, Ginevra e Lago Maggiore.*

E siccome l'alto Consiglio Federale nel suo Messaggio lumeggia sotto ogni aspetto l'importanza di queste località in rapporto ai progetti di navigazione fluviale in discussione, così v'ha ragione a sperare che esso saprà proteggere egualmente, nelle trattative coll'estero, gli interessi della Svizzera tedesca, della Svizzera francese e della Svizzera italiana.

Esposta così, sinteticamente, la situazione, quale sembra a me si presenti dal punto di vista internazionale, dirò un po' più diffusamente, prima dei progetti di navigazione interna e poi dei progetti concernenti particolarmente il nostro Cantone.

VIII.

Da Basilea al Lago di Costanza.

Ho già detto che il Reno è praticabile, dalla sua foce fino a Strasburgo a galleggianti della portata di 2000 tonnellate.

Da Strasburgo a Basilea il corso del Reno è ancora quasi tale e quale lo ha tracciato la natura, percui la sua navigabilità non va esente da pericoli.

Ma vi sono fortunatamente uomini che non si lasciano spaventare dagli ostacoli e dai pericoli, che, anzi, penetrati dall'intima convinzione di poterli superare, sanno sfidarli coraggiosamente e vincerli.

Ed il problema della navigazione lungo il Reno trovò il suo uomo, nell'Ing. Rodolfo Gelpke, un basileese nel quale l'ardimento è pari alla forza della volontà e la larghezza delle idee, pari alla profondità della perizia tecnica.

Previ lunghi e pazienti studî Egli iniziò la sua campagna nel 1902 con la pubblicazione dell'opuscolo intitolato: *Il prolungo della grande navigazione da Strasburgo a Basilea,* poi, convertitosi in apostolo dell'impresa, la volle e la seppe realizzare, nonostante che i primi tentativi da Lui stesso effettuati, con repentaglio della vita ed a prezzo di ingenti sacrifici personali, avessero dato un risultato poco incoraggiante.

La guerra, scoppiata il 1° agosto 1914, ha interrotto il servizio di navigazione sul Reno: Strasburgo-Basilea, organizzatovi dall'ingegnere Gelpke, ma i buoni risultati del decennio 1905—1914, sono garanzia che, se si potrà, a pace conclusa, riprenderlo, il successo andrà sempre aumentando.

Intanto Basilea stà, col contributo della Confederazione, provvedendo onde all'attuale approdo dei galleggianti, in piena corrente, venga sostituito un vasto porto speciale, al sicuro dall'impeto del fiume e dotato d'ogni moderno relativo impianto.

A monte di Basilea il Reno è navigabile, pei natanti a vapore, fino a Rheinfelden; lo ha provato l'ing. Gelpke, il quale il 14 maggio 1907 ne affrontò, anche qui per il primo, il rischio.

Da Rheinfelden in su l'unico intoppo grave che troverebbe la navigazione è costituito dalla famosa cascata così detta del Reno.

Ma a questo punto ci si affacciano due progetti, uno di continuazione della navigazione, nella direzione di Sciaffusa, avente allato della cascata, che rimarrebbe in tutta la sua bellezza, un canale a conche, l'altro di diversione della navigazione, verso il cantone di Turgovia, lungo la Thur fino ad Uesslingen, da dove un canale con galleria di 7 km la condurrebbe nell'Untersee del Lago di Costanza, presso Mammern.

Se non che, come rileva il Consiglio Federale nel suo Messaggio 20 ottobre 1917, *gli studi,* sia riguardo al miglioramento del letto del Reno da Strasburgo a Basilea, sia riguardo al prolungamento della navigazione fino al Lago di Costanza, *non sono peranco compiuti,* come sono pure lontane dall'arrivare ad una conclusione efficace le trattative con gli Stati riverani germanici circa la scelta del progetto definitivo, circa la modalità dell'esecuzione del medesimo e circa il loro concorso nella spesa di esecuzione dell'opera.

Quanto dunque alla congiunzione Strasburgo-Basilea-Lago di Costanza non trattasi, per ora, che di una cosa ancora in gestazione ed in gestazione laboriosa in dipendenza particolarmente delle discussioni state sollevate da parte tedesca circa il diritto della Svizzera di navigare sulle acque del Reno che non sono sue, ed in dipendenza del progetto di utilizzazione delle acque del Reno inferiormente a Basilea, progetto che incaglierebbe la via alla navigazione.

Ma dal Messaggio 20 ottobre 1917, traspare evidentemente l'intenzione del nostro Consiglio Federale di voler rispettate le disposizioni del trattato di Vienna del 1814 confermate dalla Convenzione 17 ottobre 1868, secondo le quali *la navigazione del Reno e dei suoi sbocchi, da Basilea al mare, sia in salita, sia in discesa, sarà permessa al naviglio di tutte le nazioni, per il trasporto di merci e passeggeri, a condizione di conformarsi a quanto è fissato nella presente convenzione ed alle misure stabilite per il mantenimento della sicurezza generale. Riservate queste prescrizioni,* dice la Convenzione precitata, *nessun ostacolo sarà portato alla libera navigazione.*

Anche riguardo al raccordo Lago Costanza-Danubio, nulla di accertato, per intanto, tranne l'esistenza di due, egualmente ben elaborati progetti, uno dell'Ing. Gelpke: Ulma-Untersee, attraverso il Granducato di Baden; l'altro degli Ing. Gugenhan-Eberhardt: Ulma-Friedrichshafen, attraverso il Würtemberg, circostanza questa generatrice di un contrasto di interessi punto destinato ad accelerare la soluzione del problema.

IX.

Dal Rodano al Reno.

Un tempo il Rodano era navigabile da Marsiglia fino a Leyssel, a 60 km dalla frontiera svizzera. Oggidì la navigabilità del Rodano arriva stentatamente solo fino a Lione. È dico *stentatamente* perchè sarebbe impossibile raggiungere Lione, senza l'aiuto di potenti rimorchiatori, l'impiego dei quali, se non annulla i vantaggi della navigazione, li riduce sensibilmente.

Oltre Lione, verso la Svizzera, il Rodano è navigabile ancora, ma solo in discesa, sul tratto Sault Brenaz-Lione, lungo 56 km.

Da Sault Brenaz a Seyssel (84 km) la navigazione fu completamente abbandonata e tra Seyssel e il confine svizzero si oppongono serie, se non insormontabili, difficoltà, specialmente la rapidità della corrente e le caverne presso *Genissiat,* nelle quali il fiume si inabissa per non ricomparire che piú a valle e molto più in basso.

Anche dal confine svizzero al Lago di Ginevra (20 km) gli ostacoli non mancano, primi fra tutti quelli che frappongono al raccordo col lago, i numerosi ponti che congiungono fra loro le due parti della città, non che l'abitato della medesima.

E da tutto questo, una fioritura di proposte, di studi, di progetti, tale da indurre il Consiglio Federale a confessare nel suo Messaggio *che la questione dell'allacciamento del Lago di Ginevra al Mediterraneo a mezzo del Rodano è lungi dall'essere chiarita.*

Quando la navigazione in territorio francese fosse resa possibile, o mediante la correzione del corso del Rodano, o mediante un canale speciale Marsiglia-Ginevra (già progettato), essa sarebbe continuata verso il Reno, mediante il canale di Entreroches, lungo 37 km che partendo dai pressi di Losanna metterebbe capo ad Yverdon.

Questo canale, nota il Consiglio Federale, *costituirebbe* certo *la parte più difficile di tutta l'impresa, in territorio svizzero.* Costerebbe da solo dai 35 ai 40 milioni.

Dopo Yverdon, la navigazione correrebbe facile, approfittando dei Laghi di Neuchâtel e di Bienne, già congiunti fra loro da breve canale.

Tra Bienne e Soletta, l'Aar è navigabile, ma il letto ne dovrà essere, quà e là appronfondito: tra Soletta e Koblenz, dove l'Aar si getta nel Reno, si dovranno invece demolire molti ponti e causa la rapidità della corrente interpolarivi conche non poche.

Concludendo, pure la parte della progettata congiunzione Rodano Reno, cadente in territorio svizzero, si presenta gravida di problemi ancora insoluti, gravi quasi come quelli inerenti alla parte di congiunzione trascorrente in territorio francese.

X.

Dal Reno al Lago dei Quattro Cantoni.

L'allacciamento del Reno col Lago dei Quattro Cantoni può essere conseguito od utilizzando il corso della Reuss da Brugg a Lucerna, od utilizzando il corso della Lorze da Maschwanden (canton Argovia) a Cham sul Lago di Zugo. Quando fosse data la preferenza a quest'ultimo progetto i natanti passerebbero dal Lago di Zugo, con un altitudine sul mare di 20 metri inferiore all'altitudine del Lago dei Quattro Cantoni, mettendosi per un canale lungo 850 metri tra Immensee e Küssnacht, da dove si avvierebbero poi a Flüelen ai piedi del Gottardo.

Spesa preventivata: 62 milioni per la linea lungo la Reuss e 44 milioni per quella sboccante nel Lago di Zug.

XI.

Dal Reno al Lago di Zurigo.

Al riguardo dell'allacciamento del Reno col Lago di Zurigo il Messaggio del Consiglio Federale dice semplicemente:

Due progetti sono stati proposti: Il primo, autore l'ing. Lüscher di Aarau seguirebbe tutto il corso della Limmat fino al Lago, il secondo, (autore Gelpke), per evitare di attraversare la città di Zurigo ed altri ostacoli, invece di utilizzare la *Limmat, farebbe ricorso alla Glatt canalizzandola da Eglisau ad Oerlikon,* da dove con un canale e una galleria di due km e tre conche all'aperto, sarebbe prolungato fino ad Altstetten nella valle della Limmat.

Da Altstetten, un altro canale di 9 chilometri, rasenta la città, fino al lago nella vicinanza di Wollishofen.

Non una parola, non un'accenno alla possibilità, quando la navigazione fosse condotta nel lago di Zurigo, di poter spingerla più oltre fino al lago di Wallenstadt, il che sarebbe la cosa più facile del mondo, scavando, come suggerisce l'Ing. Gelpke, un canale pei natanti allato del canale da prosciugamento del piano della Linth, dovuto alla generosità di Corrado Escher. Ma non è colpa del Consiglio Federale se l'estensore del messaggio si è fermato a Zurigo. Egli ne avrà avuto sicuramente le sue buone ragioni, prima di tutte quella che, spingendosi fino a Weesen, avrebbe incontrato le brezze, per lui troppo frizzanti, che scendono dal Tödi.

XII.

Dal Mediterraneo al confine svizzero.

Come la navigazione del Reno trovò il suo uomo nell'Ing. Rodolfo Gelke di Basilea, cosi l'allacciamento del Lago Maggiore col mare trovò il suo uomo nell'Ing. Giovanni Rusca di Locarno, che oggi ci onora della sua presenza.

Quando l'Ing. Giovanni Rusca abbia incominciato a coltivare l'idea dell'allacciamento del Lago Maggiore col mare, io non saprei precisare, nè credo che lo stesso sig. Rusca saprebbe esattamente indicarlo, tanto l'idea medesima si compenetra con tutto il suo essere, con tutta la multiforme opera sua.

So solamente che l'Ing. Rusca, nel 1902, riassumeva il risultato dei lunghi studi, ai quali si era dato da tempo anima e corpo, in una pubblicazione: *La navigazione Fluviolacuale nell'Europa centrale,* nella quale, non solo indicava, ma dimostrava all'evidenza, che la navigazione fluviale italiana doveva avere, come *obiettivo principale,* il Lago Maggiore.

So solamente che l'Ing. Rusca, dopo aver dedicato al problema della congiunzione del Lago Maggiore col mare gli entusiasmi della età giovanile, continua oggi ancora, con una tenacia senza pari, a consacrarvi i tesori della sua grande competenza e quelli della sua lunga pratica degli uomini e delle cose.

Nè dirò altro per non convertire, l'amico presente, in ribelle. Ma la Storia è Storia e conviene pure che sia fissata da chi sà che non può temere opposizione, tranne quella del sig. Rusca che, rifuggendo dalle blandizie, vorrebbe, senza diritto alcuno, nascondersi nella propria modestia.

Premessa questa nota, altrettando per me doverosa, quanto meritata per il mio Maestro, procedo.

La città di Milano stà lavorando alacremente intorno al progetto di introduzione della navigazione tra l'Adriatico e Milano, ed il lavoro è cosi condotto ed avanzato che, fra alcuni anni, non è permesso ormai più dubitarne, Milano sarà congiunta col Mare Adriatico.

D'altra parte Torino agogna ad ottenere la continuazione della navigazione lungo il Po fino al Mare Ligure e Genova ad avere un canale che le permetta l'accesso alla valle Padana.

Ma mentre Torino e Genova si propongono, come obiettivo principale comune da raggiungere il Lago Maggiore, Milano, pure non escludendo il suo raccordo col Lago Maggiore, sembra inclinata a voler dare la precedenza al suo raccordo col Lago di Como. E Milano tende di preferenza verso il lago di Como perché spera, col prolungo della navigazione fino a Chiavenna, di poter dare un nuovo impulso efficace al traforo dello Spluga.

Da noi, mentre il Consiglio Federale nel suo Messaggio *saluta con gioia l'idea di collegare Locarno e la Svizzera col mare Adriatico, mediante una via navigabile di 553 km accessibile ai galleggianti di 600* tonnellate, la Commissione officiale federale dei Periti per la navigazione, della quale fa parte l'Ing. Giovanni Rusca, già presidente della nostra A. T. E. A., attende all'esame dei progetti di massima concernenti l'allacciamento del Lago di Lugano al lago Maggiore e l'eventuale prolungo della navigazione per il Lago Maggiore fino a Biasca.

La Svizzera non può *officialmente* occuparsi d'altro, poichè tutte le eventuali ramificazioni della navigazione, destinate a congiungere il Lago Maggiore col Mare Mediterraneo, sia nella direzione di Venezia, sia nella direzione di Genova, sia nella direzione di Torino-Savona, cadono in territorio italiano.

Ma ciò che la Svizzera officiale non può fare, possono farlo, come privati, i cittadini svizzeri direttamente interessati ad ottenere, sia pure in territorio italiano, la o le congiunzioni col mare che meglio rispondono ai loro bisogni, precisamente come agli italiani, capitanati da Carlo Cattaneo, da Cesare Correnti da Stefano Jacini e da Ubaldino Peruzzi, fu permesso, in occasione dell'apertura del primo valico alpino svizzero, di esprimere le loro simpatie per il Gottardo ad esclusione del Sempione, del Lucomagno e dello Spluga.

E le nostre simpatie in materia di navigazione fluviale interna italiana, in quanto diretta verso il confine svizzero, non possono essere che per il Lago Maggiore, la congiunzione sua avvenga col mare poi, come meglio l'Italia crederà conveniente di attuarla.

Che se l'Italia, invece di una sola, vorrà schiuderci due, od anche tre vie acquee, dal Lago Maggiore al mare, tanto meglio: i vantaggi per noi ed i titoli alla nostra riconoscenza verso l'Italia verrebbero di punto in bianco triplicati.

Intanto però le nostre simpatie vanno, in prima linea, all'allacciamento del Lago Maggiore con Milano, non solo perchè l'apertura del canale navigabile Venezia-Milano è *ormai assicurata* e ci collegherà immediatamente al mare, mentre gli altri raccordi col mare, Lago Maggiore-Genova, Lago Maggiore Torino-Savona, non sono che in progetto, ma anche e principalmente perchè la congiunzione del Lago Maggiore con Milano, essendo la più breve, riescirà la meno dispendiosa per l'Italia e quindi la più facile ad ottenersi dalla nostra vicina ed amica.

Nè, prefiggendosi come obiettivo principale da raggiungere, il Lago Maggiore, l'amica nostra vicina l'Italia, avrà, come vantaggio unico, quello della minor spesa, in confronto delle spese richieste per lo scavo di un canale Milano-Lago di Como. A questo vantaggio se ne aggiungerà un'altro, di ancora maggiore importanza, quello cioè di veder affluire subito sulla via navigabile Milano Venezia, assicurandone il successo finanziario, il traffico proveniente dai valichi alpini svizzeri, Sempione, Lötschberg e Gottardo ed il traffico ultramarino destinato, approfittando della comodità di questi valichi, ai paesi oltre monti.

Se l'Italia invece di volgersi al Lago Maggiore si volgesse al Lago di Como, oltre al dover spendere maggiormente, si metterebbe, come osserva assai a proposito il sig. Ing. Gelpke *per una via a fondo cieco,* incapace di alimentare la linea di navigazione interna Milano-Venezia, almeno fino a tanto avesse ad attuarsi il traforo dello Spluga.

Confrontando, la diramazione progettata per il lago Maggiore con quella progettata per il lago di Como, avremmo:

	CANALE Milano-Lago Maggiore	CANALE Milano-Lago di Como
Lunghezza	74 km	82 km
Dislivello degli estremi	80 m	83 m
Tratti in galleria	nessuno	6000 m (progetti Majocchi-Beretta)
Conche	Nr. 7	Nr. 22
Costo	milioni 21	milioni 25 (?)
Forza utilizzabile	HP 40 000	HP 25 000
Distanze:		
Novara-Lago Maggiore	43 km	138 km
Torino- idem	143 „	237 „
Genova- idem	173 „	228 „
Venezia- idem	471 „	479 „
Savona- idem	250 „	382 „

Cifre queste che provano, in modo irrefutabile, la superiorità del canale per il Lago Maggiore di fronte a quello del canale per il Lago di Como, tanto per le distanze dal mare, sia da Venezia, che da Genova, che da Savona, quanto per il costo di costruzione, il numero delle conche, dei tratti in galleria e la forza idraulica ricavabile.

Può quindi l'Italia, tutto considerato, essere perplessa nella scelta dell'obiettivo principale che deve dare alla via acquea Venezia-Milano?

A me sembra che no.

Gli interessi italiani e gli interessi svizzeri, combacianti perfettamente gli uni cogli altri, suggeriscono o meglio impongono che, non appena attuata la navigazione fluviale Venezia-

Milano, s'abbia a provvedere senz'altro al suo prolungo verso il Lago Maggiore.

Nè sono solo a pensare così.

La Commissione reale italiana per lo studio del problema della navigazione interna, presieduta da Romanin-Jacur, a pagina 85 del VII volume scrive:

„*Mentre la congiunzione Milano-Lago di Como, considerata come linea di traffico, non ha che un'importanza secondaria, quella da Venezia, per il Po, al Lago Maggiore, avrebbe un'importanza grandissima.*"

E la giustificazione di tale giudizio è data dallo stesso Romanin-Jacur in ciò ch'egli disse alla conferenza tenuta il 23 novembre 1903 a Venezia sulla navigazione interna: „*Nè possiamo dimenticare che le nostre alpi si continuano a traforare e che la via del Gottardo e quella del Sempione, che sarà domani aperta, sono sul Lago Maggiore.*

La grande assemblea indetta il 20 novembre 1910 dalla Camera di Commercio di Torino, alla quale parteciparono le rappresentanze di tutto il Piemonte ebbe, da parte sua, a dichiarare in speciale ordine del giorno, confermato ancora il 10 giugno 1912: *Che l'importanza assunta oggidì dal Lago Maggiore, andrà nell'avvenire aumentando gradatamente per l'attuazione progressiva della navigazione interna nella valle padana.*

Infine il Comme Alberto Geisser, vice-presidente del Comitato piemontese per la navigazione interna, di cui è presidente Paolo Boselli, ritiene *incontestabile la tesi che il Lago Maggiore, quale punto terminale della navigazione nell'alta Italia e scalo per il commercio internazionale transalpino, sia indubbiamente da preferirsi al Lago di Como. E ciò non solo nei riguardi del Piemonte, che nel Lago Maggiore e non in quello di Como avrebbe il conveniente punto estremo della sua via di collegamento colla Liguria occidentale, ma altresì nel ben inteso interesse nazionale italiano.*

Dunque, per comune consenso degli italiani eminenti che promuovono lo sviluppo della navigazione nell'Alta Italia, per comune consenso tanto di Romanin-Jacur, che guarda da Venezia, quanto di Alberto Geisser, che guarda da Torino, l'obiettivo a cui l'Italia deve tendere è il Lago Maggiore, non quello di Como.

Del resto, quanto al tracciato, quanto al costo e quanto alle condizioni cui l'opera deve rispondere, ecco come si esprime il Messaggio del Consiglio Federale:

La Legge italiana 6 marzo 1917 sancisce un contratto di concessione fra lo Stato ed il Comune di Milano per il quale questa città si obbliga a costruire un canale, accessibile a galleggianti di 600 tonnellate che da Milano per Lodi e Pizzighettone raggiunga la foce dell'Adda e rappresenti un tronco della via navigabile di seconda classe Milano-Lodi-Cremona-Po-Cavanella (Po)-Conca di Brondolo-Chioggia-Venezia.

Lo stato si assume i tre quarti della spesa effettiva prevista in 45 milioni di lire. È inoltre autorizzato il prelevamento di tariffe di trasporto per alleviare l'onere delle amministrazioni comunali indipendentemente dalla loro situazione finanziaria.

È certo che la sistemazione del Po non si farà più a lungo attendere. La legge nulla dice quanto al prolungamento della via navigabile sino al Lago Maggiore. Il rapporto annesso rileva soltanto che occorre prevedere il collegamento del nuovo canale col Lago Maggiore e Locarno mediante una via navigabile migliore ed accessibile a galleggianti di 600 tonnellate."

XIII.

Milano-Lago Maggiore.

La diramazione Milano-Lago Maggiore seguirebbe dapprima il Naviglio Grande, opportunamente sistemato e parzialmente corretto, poi successivamente i canali industriali di Turbigo, Vizzola e Tornavento dei quali si dovrebbero però ampliare le conche, onde possano servire ai natanti di 600 tonnellate.

Per l'ultima tratta superiore, necessaria a raggiungere il lago nei pressi di Sesto Calende, non è ancora detto se converrebbe utilizzare il corso del Ticino, od appigliarsi ad altra soluzione.

Raggiunto il lago i natanti, fossero anche di 1000 tonnellate, non avrebbero più a temere nessun intoppo e potrebbero correre spediti e sicuri, od allo scalo del Sempiona sotto Domodossola, od allo scalo del Gottardo a Mappo, località giudicata dal competentissimo amico sig. Ing. Giovanni Rusca, e dalle Commissione federale degli Esperti, quanto mai indicata per l'impianto del porto svizzero della navigazione sul lago Maggiore.

Ed invero:

Mappo, al riparo dei venti di qualunque provenienza, è incontestabilmente la parte più tranquilla delle acque svizzere del Lago Maggiore.

A Mappo inoltre una superficie pianeggiante di circa 1.500.000 metri quadrati e quindi sufficiente al bisogno per i bacini, i magazzini di deposito, i raccordi ferroviari, le strade d'accesso, ecc.

A Mappo una riva estesa, quasi a fior d'acqua e quindi convertibile per chilometri di lunghezza in banchina di scarico.

A Mappo la vicinanza dell'utilizzazione dell'impianto elettrico della Verzasca e quindi il vantaggio di poter farvi facilmente ricorso.

Ma per intanto il porto di Mappo non avrebbe che un bacino lungo 300 m. largo 75 e una banchina di 1200 metri, sufficienti ad un traffico annuale di 200.000 tonnellate.

Più tardi, esigendolo l'aumento del traffico, nessuna difficoltà ad allungare la banchina fin oltre i due chilometri e ad ingrandire il primo bacino, od a scavarne degli altri.

XIV.

Lago Maggiore - Lago di Lugano.

Tra il pelo del lago Maggiore a Luino e quello del Lago di Lugano a Ponte Tresa, v'ha lo stesso dislivello di 77,50 m come tra il pelo del Lago Maggiore e Biasca.

Mentre però la distanza Lago Maggiore-Biasca è di 31 km, quella Luino-Ponte Tresa non è che di 11,300 km.

Ma la riduzione della distanza, fra i punti estremi Luino-Ponte Tresa ad un terzo di quella Lago Maggiore-Biasca, invece di diminuire *triplica* le difficoltà per l'ingegnere incaricato di progettare un canale navigabile Lago Maggiore-Lago di Lugano, perchè una cosa è distribuire una differenza di 77,50 m. di altitudine sopra 31 km ed altra è dover vincere la stessa differenza di livello su di una linea avente poco più di 11 km di percorso.

Inoltre lo specialista svizzero, chiamato a stabilire il progetto di tracciato del canale Luino-Lago di Lugano, fu costretto a lavorare basandosi solo sulla carta topografica, non essendogli stato permesso, nelle circostanze attuali, di varcare il confine.

Ciononostante, al tecnico designato a ciò, è riuscito di presentare, per la congiunzione Lago Maggiore-Lago di Lugano un progetto preliminare simile a quello elaborato per la congiunzione Lago Maggiore-Biasca.

Secondo tale progetto partendo da Luino, si utilizzerebbe per una tratta di circa 5 km il corso della Tresa, che verrebbe convenientemente corretto.

Onde però far le cose per bene occorrerebbe inoltre spostare, in più di un punto, la linea ferroviaria attuale e forse anche la stazione di Creva.

Dopo Creva l'alveo del fiume non si presterebbe più al tracciato di un canale navigabile: conseguentemente si dovrebbe far ricorso allo scavo di una galleria orizzontale, lunga circa 500 metri, all'ingresso della quale si perverrebbe colla introduzione di tre conche sovrapposte l'una all'altra, ciascuna di 10 metri di altezza e d'una conca doppia dell'altezza di 18,36 metri, guadagnando così 48,45 m, sul livello del Lago Maggiore.

All'uscita della breve galleria il canale si immedesimererebbe col corso della Tresa, trascorrente in buone condizioni una valle abbastanza ampia, da permettere qualsiasi opera di correzione.

Siccome però tra l'uscita della galleria ed il Lago di Lugano, vi sarebbe ancora una differenza di livello di 29,05 metri, così per superarla, farebbe duopo interpolare nel corso del fiume Tresa altre tre conche, ciascuna di 9 metri di altezza.

All'ultima conca, situata a circa 250 metri al disotto di Ponte Tresa, si farebbe, oltre l'impianto dell'Officina per la produzione delle forze idrauliche, anche quello di uno sbarramento mobile, atto a regolare l'altezza delle acque del Lago di Lugano.

L'attuale ponte in pietra tra Ponte Tresa italiano-Ponte Tresa svizzero, essendo troppo basso, dovrebbe essere trasformato, almeno in parte, in modo da permettere il passaggio dei natanti.

Siccome però non v'hanno rose senza spine, non v'ha progetto che non provochi immediatamente un contro-progetto.

Così è che al progetto dell'allacciamento del lago di Lugano col lago Maggiore, v'ha chi pensa opporre il progetto dell'allacciamento del lago di Lugano col lago di Como.

Quest'idea la vediamo far capolino nella Relazione presentata il 19 marzo scorso dal *Comitato della Camera di Commercio italiana a Lugano ai Soci.*

Come dobbiamo giudicarla?

Non sarebbe l'inizio di un tentativo, d'origine splughista, per trovar modo di staccare il Sottoceneri dal Sopraceneri, attraendo il Sottoceneri nell'orbita degli interessati ad ottenere, per la prima, la congiunzione acquea, Milano-Lago di Como?

Mah! Intanto: *glissons n'appuyons pas.*

XV.

Dal Lago Maggiore a Biasca.

Caratteristiche della Linea:

Dislivello fra Mappo e Biasca . 77,50 m
Lunghezza del canale . . . . 31,500 km (ferrovia 40 km)
Larghezza del canale al pelo d'acqua 30,00 m
Profondità al centro del canale 3,00 m
Conche . . . . . Nr. 9
Forze idrauliche ricavabili . . Cavalli 19.000.

Da Mappo le imbarcazioni della portata di 600 tonnellate, le stesse impiegate per il percorso Venezia-Lago Maggiore, si dirigerebbero a Magadino.

A Magadino infilerebbero il canale di correzione del Ticino che verrebbe convenientemente allargato ed approfondito fino nei pressi di Quartino, assumendo il carattere di una continuazione del lago. A Quartino il canale, corrente su la sinistra del Ticino, dovrebbe ricevere, poichè impossibile far altro, il torrente Trodo, previa però l'aggiunta alla già eseguita di lui correzione, di un certo numero di bacini di deposito onde impedire che trasporti nel canale, il materiale che convoglia durante le piene.

Dal Trodo alla Morobbia, cioè quanto è lungo il Piano di Magadino, tre sole conche basterebbero a vincere la differenza di livello, tra i due punti estremi, di 28,50 metri.

La Morobbia, passando sotto il canale, continuerebbe a sboccare nel Ticino.

Arriveremmo così, senza aver incontrato nessuna difficoltà straordinaria, al porto di Bellinzona, inferiormente al ponte della Torretta, costituito in principio dal semplice allargamento del canale per un tratto di 400 – 500 metri, ma che più tardi occorrendo, potrebbe essere, facilmente adotto di uno speciale bacino di carico e di scarico.

Il porto di Bellinzona dovrebbe servire, non soltanto per la città di Bellinzona, ma anche per Giubiasco e per la valle Mesolcina. Avrebbe quindi i necessari raccordi ferroviari colle stazioni F. F. di Bellinzona e di Giubiasco e colla ferrovia elettrica Bellinzona-Mesocco.

Al km 15,4 dal lago, e più precisamente al così detto Sasso di Carasso, si sbarrerebbe il corso attuale del Ticino mediante una diga alta 7 metri, obbligando così il fiume a formare una specie di lago che si prolungherebbe per oltre un chilometro, cioè fino oltre la foce della Moesa.

Il canale entrerebbe in questo lago artificiale, destinato a permettergli di continuare verso Biasca, mediante l'interpolazione al Sasso di Carasso, di una conca della stessa altezza della diga.

Sorpassata così la foce della Moesa, senza aver dovuto attraversarne la sempre rapida ed insidiosa corrente, il canale proseguirebbe nuovamente in sede propria sulla destra del Ticino, valicando tutti i piccoli torrenti scendenti dalla montagna, fino ad Iragna, dove, dice la relazione, s'incontra *un terrain plàt sur une distance de plusieurs km. et sur une largeur d'environs 500 metres qui se prête facilement pour une plus grande étendue du port,* che sarebbe il porto di Biasca.

Indicare fin d'ora, precisamente, i confini entro cui verrebbe a trovarsi il porto di Biasca è impossibile, perchè esso dovrà avere la sua ubicazione in relazione allo sviluppo che sarà dato al progetto definitivo. Ma una cosa è sicura, cioè che l'impresa della navigazione avrà tutto l'interesse ad avvicinare il suo porto, più che sarà permesso alla stazione di Biasca, per ridurre ai minimi termini le spese di sbarco delle merci, in arrivo ed in partenza.

Altra cosa del pari sicura si è che, una volta attivato il servizio di navigazione, Biasca diventerebbe, se non *porto di mare* come Genova, il centro ticinese principale del grande traffico tra il Sud ed Nord dell'Europa e viceversa.

La visione è seducente, talmente seducente, da meritarsi il rispetto pure dei pessimisti più irreducibili, non fosse altro, per il largo consenso che l'accompagna, per l'appoggio onde l'onora la prima Autorità della Confederazione.

Quanto al prolungamento del canale fino a Bodio ecco come si esperime il rapporto del tecnico incaricato degli studî preliminari:

„*Per prolungare il canale fino in prossimità della stazione di Bodio avremmo a vincere un dislivello di 40 metri, ciò che esigerebbe l'intercalazione di ben 4 conche sopra una distanza di soli sei km. La costruzione del canale incontrerebbe grandi difficoltà, poichè sopra il percorso di tre km, tra la foce del Brenno ed il torrente di Ambra, il Ticino corre ai piedi di una rupe assai ripida. Inoltre lo spazio per il porto è ristrettissimo, insufficiente.*

Sette km. di minore percorso ferroviario non compenserebbero le spese di costruzione di un canale speciale per Bodio, senza contare gli inconvenienti ai quali si troverebbe esposto il traffico. D'altra parte, le officine di Bodio possono facilmente venir raccordate al porto di Biasca, a mezzo di una ferrovia che costerebbe assai meno del canale.

Pertanto il prolungamento del canale fino a Bodio non ci sembra indicato, ond'è che abbiamo rinunciato a studiare il tronco relativo.

Con questa citazione, altrettanto esplicita quanto chiara ed autorevole, noi possiamo presumere liquidata già fin d'ora ogni qualsiasi aspirazione al riguardo.

Ed ora due sole parole intorno ai progetti escogitati onde allacciare il Lago Maggiore col Mare Ligure.

XVI.

Lago Maggiore-Torino-Savona.

Dai pressi di Sesto Calende, laddove scompare la collina, il canale si dirigerebbe lambendo Novara e toccando i centri principali del Piemonte, attraverso la pianura subalpina, sopra Torino, senza incontrare grandi difficoltà.

Da Torino a Moncalieri coinciderebbe col corso del Po. Da Moncalieri a Savona (Vado), la parte più difficile trattandosi di valicare la catena di montagne che separa l'alta valle Padana dal mare, parecchi progetti, fra i quali primeggiano quello degli Ing. Fenolio e Chiaves, quello dell'Ing. Silvestri e quello dell'Ing. Ghiotti.

Mettendo a confronto questi tre progetti, ritenuto comune il tracciato Lago Maggiore-Torino, avremmo:

Dal Lago Maggiore a Savona:

Progetto Fenolio-Chiaves	260 km	milioni	552
Progetto Silvestri . . .	247 „	„	674
Progetto Ghiotti . . .	241 „	„	652

XVII.

Lago Maggiore-Genova.

Anche per questa linea più di un progetto: l'ultimo è quello del Prof. Baggi.

La linea del canale proposto dal Prof. Baggi si scosta poco dalla retta congiungente Genova col Lago Maggiore: essa consta di due tronchi: il primo da Genova rimonta a Polcevera, raggiunge il culmine presso Isoverde a 250 metri sul mare, attraversa l'Appennino con galleria di 12 chilometri: discende poi a Bassignana ed indi toccando Mortara e Novara, raggiunge il Lago Maggiore.

Avrebbe una lunghezza di soli Ch. 123 ed un preventivo di 348 milioni, cioè 200 milioni meno del raccordo Lago Maggiore-Torino-Savona.

Riassumendo quanto ebbi l'onore di esporre intorno ai progetti di navigazione interna nell'Alta Italia:

È evidente che noi, nell'interesse della causa del Lago Maggiore, dovremmo, in prima linea, preferire l'attuazione del progetto di allacciamento Genova-Lago Maggiore, come quello che, misurando solamente 123 km, ci metterebbe più prestamente in comunicazione col mare. In seconda linea non potremmo non desiderare l'apertura del canale Savona-Torino, non solo perchè più breve del canale da Venezia al Lago Maggiore, ma pure perchè rispondente a quella profonda comunità di interessi che vige tra la regione piemontese e la nostra e che è stata solennemente consacrata a Torino nella memorabile giornata del 20 marzo 1910 nel grande Comizio *Pro Greina* al quale il Ticino era largamente rappresentato.

Conseguentemente il raccordo Venezia-Lago Maggiore, non dovrebbe nè potrebbe, logicamente venire per noi che in terza linea.

Ma, oggi come oggi, di fronte alla certezza che il canale Venezia-Milano sarà fra poco un fatto compiuto, di fronte al pericolo sovrastante che detto canale abbia a cercare la sua continuazione nella direzione del Lago di Como, commetteremmo un delitto contro la patria nostra ove avessimo a starcene con le braccia incrociate, spettatori indifferenti di quanto avviene in Italia.

Ciò non deve verificarsi, tanto più in quanto che la indifferenza dei ticinesi nuocerebbe anche a Genova ed al Piemonte, nostri alleati naturali nel rivendicare al Canale Milano-Lago Maggiore il diritto di precedenza.

Come ho già avvertito a noi non è permesso di far molto, trattandosi di imprese da attuarsi al di là del confine.

Ma tra il fare troppo ed il far nulla v'ha un margine abbastanza largo in cui l'Associazione Ticinese di Economia delle Acque, la quale come riconosce il Consiglio federale nel suo messaggio *lavora già col più vivo interesse per il conseguimento degli scopi interessanti la Svizzera*, può muoversi a suo agio senza, per questo, esercitare la benchè minima, nociva indebita ingerenza.

XVIII.

Importanza economica della navigazione fluviale.

Le vie acquee devono servire avantutto al trasporto delle merci voluminose e pesanti, in particolare delle merci spedite in grandi quantità.

I viaggiatori, i pacchi, i colli isolati, la navigazione li lascia alle ferrovie.

Pertanto il compito della navigazione fluviale sarà precipuamente quello di incaricarsi dello smaltimento del grande traffico, per e dalla Svizzera e del transito attraverso la Svizzera in tutte le direzioni e da qualunque provenienza.

Di riflesso approfitteranno della navigazione fluviale gli invii, in grosse partite dei cereali, dei coloniali, del ferro, del carbone, dei legnami, delle pietre, delle pelli, del petrolio, dei vini, di tutte insomma le materie prime, prodotti del suolo e prodotti industriali, da consegnarsi ai destinati a lunga scadenza.

Questo stabilito in linea generale, ricordo che il tipo di barcone prescelto per la navigazione Venezia-Milano è quello della portata di 600 tonnellate.

Ora siccome il carico di un treno ferroviario è ordinariamente di 300 tonnellate, ne consegue che con un barcone della navigazione, si può trasportare in una volta sola un quantitativo doppio di quello di cui è carico un treno ferroviario.

In altre parole mentre occorrerebbero due treni per vuotare un barcone, un barcone solo basterebbe al trasporto del carico complessivo di due treni ferroviari.

Ma ad un barcone se ne può aggiungere un secondo, un terzo, formando così un convoglio trasportante in una sol volta il carico di 4—6 treni ferroviari. (Montù, ingegnere professore Carlo: *La navigazione interna).*

Ove si rifletta inoltre che un convoglio fluviale non esige per muoversi e funzionare nè la quantità di carbone consumato dalle locomotive, nè l'impiego del numeroso personale richiesto ordinariamente dal servizio di un treno, si vedrà, di primo acchito, che la navigazione fluviale sarà sempre in grado di effettuare i trasporti molto più a buon mercato delle ferrovie.

Esempio: Il sig. Roberto Bernhardt, capo dell'Ufficio delle Tariffe delle F. F. in un suo studio pubblicato nella *Nuova Gazzetta di Zurigo* dà le seguenti cifre del costo di trasporto per tonnellata:

	Cereali	*Petrolio*	*Cotone*	*Vini*
Ferrovia Venezia-Giubiasco	fr. 11,72	fr. 15,15	fr. 15,15	fr. 13,77
Per acqua Venezia-Giubiasco (Via Locarno)	„ 7,76	„ 9,02	„ 9,90	„ 11,03
Risparmio	fr. 3,96	fr. 6,13	fr. 5,25	fr. 2,74

rispondente rispettivamente ad un ribasso della spesa di trasporto del 34 % per i cereali, del 41 % pel petrolio, del 37 % pei cotoni e del 20 % per i vini.

E ciò che avverrà pel vino, pel petrolio, pei cereali e per il cotone, avverrà anche per ogni altro genere di spedizioni, non senza avvertire che ad avviso espresso dall'Ing. Gelpke nella conferenza da lui tenuta a Lugano, nel 1916, *dovrebbe riescire possibile, nel traffico sulle vie acquee dall'Adriatico al Lago Maggiore di ridurre i noli a* Fr. 5.50 — 6.— per tonnellata, ciò che previsto con lo stesso signor Ing. Gelpke, un movimento di 500.000 tonnellate all'anno, si tradurrebbe in un risparmio annuo complessivo di almeno Fr. 5.000.000 del trasporto per acqua sul trasporto per ferrovia.

Del resto non è forse incoraggiante, specialmente per Locarno e per Biasca quanto, dopo introdotta la navigazione sul Reno, avvenne a Mannheim?

Prima, Mannheim occupava 238.400 m² ora 1.060.600, prima aveva una popolazione di 29.915 abitanti, ora di 200.000, prima dava lavoro a 8500 operai, ora a 41.130: prima aveva una sostanza soggetta alla imposta di 140 milioni, ora la sostanza imponibile supera il miliardo di franchi.

XIX.

Navigazione e valico alpino orientale.

Ho già fatto cenno alla stretta relazione che corre tra la soluzione che sarà data alla continuazione della navigazione oltre Milano verso la Svizzera e la questione della scelta del valico alpino orientale, ora passato, disgraziatamente, in seconda linea, ma che ritornerà indubbiamente in prima linea, non appena ultimata la guerra.

Ne ho già fatto cenno avvertendo che la continuazione della navigazione fluviale da Milano verso il Lago di Como trarrebbe seco il traforo dello Spluga. Ma non ho detto, nè dirò (perchè la mia voce sarebbe, a ragione, sospettata) cosa sarebbe per noi il traforo dello Spluga.

In vece mia, lascerò che lo dica il Luppold, un eminente confederato neuchatellese, competentissimo in materia, nella recente pubblicazione: *Le problème de la Navigation intérieure en Suisse:*

„*A la navigation fluviale, le Splugen porterait un coup funeste, car, s'il se construit, l'Italie n'aura plus le même intérêt à considérer le Lac Majeur, comme l'aboutissement du réseau fluviale à créer par elle: c'est le Lac de Come qui l'emportera.*

„*Le Gothard, le Simplon, le Lötschberg, avec tous leurs lignes d'accès verraient un trafic considérable leur échapper.*

Construire le Splugen, c'est renoncer à ce que nous participions au trafic fluvial futur de la Haute-Italie: si nous voulons en bénéficier dans une mesure quelconque, il faut que le Gothard, le Simplon et le Lötschberg soient le prolongement de la navigation fluviale italienne."

Questa citazione, che riproduce del resto l'avviso di quanti uomini indipendenti ebbero in Isvizzera ed Italia ad occuparsi delle relazioni fluviali e ferroviarie future, fra i due paesi, conferma nel modo più convincente ed assoluto che la questione del valico alpino orientale e quella della scelta dell'obiettivo principale della navigazione fluviale italiana nell'Alta Italia, si compenetrano talmente da formare, da una parte e dall'altra, un tutto assolutamente inseparabile.

Con altre parole e più chiaramente: Come è inconcepibile che aprendosi il canale Milano-Lago Maggiore, si possa ancora parlare del traforo dello Spluga, così è inconcepibile che aprendosi il canale Milano-Lago di Como si possa ancora sperare nel traforo della Greina.

Data una tale situazione è dato anche il nostro dovere: noi dobbiamo, in Isvizzera, procurare di riunire in un solo fascio gli interessati ad attirare la navigazione italiana nel Lago Maggiore e sono tutti, dal lago di Ginevra al lago di Costanza, esclusi soli pochi Grigioni, perchè a tutti devono premere egualmente le sorti avvenire del Gottardo, del Sempione e del Lötschberg.

Noi dobbiamo in Italia, oltre che cercare di aumentare sempre maggiormente le relazioni tra le regioni interessate direttamente a far prevalere il canale pel Lago Maggiore, lavorare nel senso di persuadere l'opinione pubblica del vicino regno che, mentre la soluzione Lago di Como-Spluga danneggerebbe la Svizzera intera, dividendola dall'Italia, la soluzione Lago Maggiore-Greina, giovando egualmente ai due paesi, li unirebbe ancora più di quanto siano stati uniti fin'ora, preparandoli, non a combattersi, ma a vivere in pace, feconda di prosperità per tutti e due.

XX.

Progetti Caminada.

Il signor Ing. Pietro Caminada (degente in Italia, ma oriundo della Valle Lugnezza, nei Grigioni) dava alla stampa, prima un suo lavoro intitolato: *Canaux de montagne, nouveau système de transport naturel par voie d'eau*, poi veniva a Bellinzona, nel 1908, a tenerci, sulla materia trattata nell'opuscolo, un'interessante conferenza.

In tale conferenza il sig. Ing. Caminada diede le ragioni scientifiche che giustificavano l'applicazione del sistema di canali navigabili da lui ideato per vincere il dislivello, sistema che avrebbe consistito nel fare ricorso alla collocazione, sul terreno in pendenza, seguendone il profilo, di grandi tubazioni gemelle, d'onde il nome di *sistema tubolare.*

Le tubazioni abbinate dovevano pescare, o nel canale a cielo aperto, od in un bacino speciale destinato a sostituire, in certo qual modo, le conche.

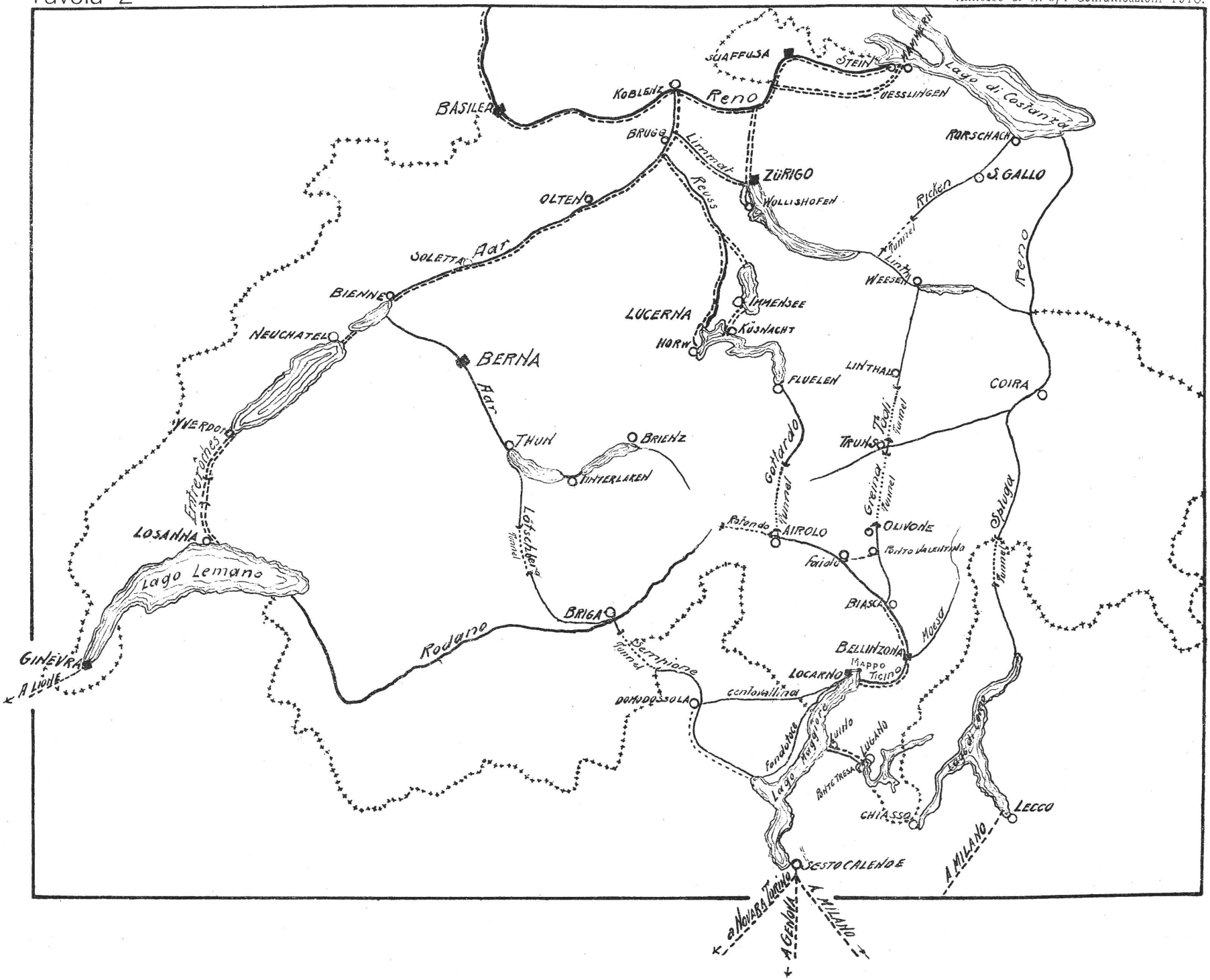
Ciascuna tubazione avrebbe avuto alle sue estremità solide porte, chiudibili ermeticamente: le due tubazioni parallele sarebbero state adibite, una per l'andata e l'altra per il ritorno.

La tubazione per l'andata sarebbe state lasciata a secco, quella per il ritorno conservata invece piena d'acqua.

PROGETTI SVIZZERI DI NAVIGAZIONE INTERNA E VALICO ALPINO ORIENTALE

Tavola 2ª

Annesso al N. 3/4 Comunicazioni 1918.



Ogni imbarcazione avrebbe misurata la lunghezza di 50 metri, la larghezza di 5 e l'altezza di 3,50 m, colla portata di 500 tonnellate.

Tale, grosso modo, il sistema escogitato dall' Ing. Caminada e che egli stesso definisce „*a base di propulsione spontanea, lungo piani inclinati, a doppia via, funzionante alternativamente come sezione del complesso*".

Con simile sistema, supponendo l'imbarcazione in partenza entrata, in basso, nelle tubazione vuota e quella in arrivo, entrata contemporaneamente, in alto, nella tubazione piena, è evidente che la prima, dopo chiusa la porta inferiore, salirebbe col salire dell'acqua che avessimo a far entrare e contenere nella tubazione vuota e che la seconda, dopo chiusa la porta superiore, scenderebbe col discendere dell'acqua che avessimo a sottrarre e far escire dalla tubazione piena.

Ma quando il sig. Caminada volle passare dalla teoria alla pratica, organizzando in Roma un esperimento che provasse l'applicabilità del sistema da lui proposto, si imbattè in difficoltà talmente gravi, da indurlo a smettere ogni tentativo al riguardo.

Uomo però di salda tempra, non si scoraggiò per questo; fedele al suo proposito, riprese lo studio del problema che lo aveva fin' allora affaticato invano e dopo altri dieci anni di lavoro silente, ma intenso, sembra sia arrivato a conclusioni effettuabili.

Poco tempo fa infatti, egli scriveva al nostro egregio ex Presidente, che gode da molti anni della di lui amicizia, comunicandogli d'essere riuscito a concretare un sistema di navigazione fluviale che gli *permetterà di arrivare coi natanti fin dove arrivano ferrovie.*

Se così fosse, e noi dobbiamo tutti augurare di cuore che così sia, l'ostacolo che frappongono le Alpi alla continuazione della navigazione oltre Fiora ed oltre Weesen, fino a Biasca, verrebbe, di punto in bianco, eliminato e la congiunzione per via d'acqua, Basilea-Lago Maggiore (attraverso il Gottardo) non che quella Zurigo-Lago Maggiore (attraverso il Tödi e la Greina) sarebbero, se non assicurate, rese almeno possibili.

Unica questione che resterebbe a risolversi, quella delle spese, assai rilevanti.

Ma le molte centinaia di milioni che la Svizzera è obbligata a profondere per far rispettare la propria neutralità sarebbero gettate quasi in pura perdita, ove essa non fosse disposta ad aggiungervi la spesa della metà, del terzo, del quarto, e forse ancor meno, pur di mantenere, anche nel *dopo guerra*, il dominio della posizione centrale sullo scacchiere europeo delle relazioni internazionali.

L'indipendenza politica di un paese diventa una larva, se scompagnata dalla sua indipendenza economica.

XXI.

Vie combinate acquee-ferroviarie.

Mi avvicino al momento in cui dovrò ammainare le vele; sarà un momento triste per me, che oggi sciolgo il canto del cigno, lieto al contrario per voi che vedrete finire la noia di dovermi ascoltare.

Prima però di dar principio all'ammainamento, ritengo utile spendere altre due parole intorno al progetto di vie combinate acquee-ferroviarie, ideato dal nostro fedele e distinto amico sig. Ing. Gelpke.

Il sig. Gelpke: Premesso che dopo l'introduzione delle vie acquee Basilea-Fiora e Basilea-Weesen (lago di Wallenstadt) e dopo eseguiti i trafori del Tödi e della Greina, la distanza Basilea-Locarno sarà di 316 km. tanto da una parte che dall'altra: Premessa l'osservazione giustissima che *non può sussistere una politica della navigazione senza ferrovie ed una politica delle ferrovie potente, senza le vie acquee:* Premesso che onde la navigazione Adriatico-Lago Maggiore e l'esercizio delle ferrovie alpine svizzere diventino sempre più redditizie, occorre la concentrazione del traffico *in una zona di alimentazione comune:* dopo lunghi, profondi e diligenti studi è arrivato a stabilire che *la zona di alimentazione* comune del canale Locarno-Milano-Venezia e dei valichi alpini svizzeri, deve essere collocata nel Cantone Ticino e precisamente nel triangolo Faido-Biasca-Ponto Valentino, collegato col Sempione mediante una galleria sotto il Pizzo Rotondo (Bedretto) e colla Greina-Tödi mediante una galleria sotto il Pizzo Molare.

Coll'attuazione di questo piano il traffico di transito dei porti del mare del Nord: Rotterdam, Amsterdam, Anversa, alla Svizzera meridionale e all'Alta Italia (Locarno) beneficerebbe di una riduzione nei prezzi di trasporto di 5—6 franchi per tonnellata ossia di 50/60 per vagone di 10 tonnellate, al quale risparmio aggiungendo il risparmio di altri 5/6 Fr., facilmente raggiungibile, come ho già detto, per il tratto navigabile Locarno-Venezia, si arriva alla conclusione che la linea combinata acquea-ferroviaria proposta dal sig. Gelpke abbasserebbe le spese di trasporto, dall'estremo Nord all'estremo Sud dell'Europa, da 10 a 12 fr. per tonnellata ossia da 100 a 120 fr. per vagone completo da 10 tonnellate.

„Inoltre la *galleria del Rotondo, collegando a sua volta direttamente il Lötschberg e la Svizzera Occidentale col Ticino, ridurrebbe a due ore e mezzo il tempo occorrente a percorrere la distanza Briga-Bellinzona, e a due ore e 55 minuti il tempo occorrente a percorrere la distanza Briga-Lugano.*"

Niuna altra combinazione conclude il sig. Gelpke *sarebbe in grado di garantire analoghi vantaggi, tanto alla Svizzera Centrale, quanto alla Svizzera Meridionale, tanto alla Svizzera Orientale quanto alla Svizzera Occidentale.*

E nessuno certo oserà contraddirlo.

XXII.

Signori,

Quanto ho avuto l'onore di esporre, malamente, non abbisogna di essere riassunto perchè io non ho fatto che spigolare, più malamente ancora, in un campo che mi è noto se non nelle linee generali.

Ho voluto parlarvi unicamente perchè, come scrisse un illustre tecnico italiano trattando appunto della navigazione fluviale, „*in un paese democratico, per attuare un grande progetto, non basta sia dichiarato utilissimo dalle persone di competenza riconosciuta, ma è necessario che sia accolto con favore dalla maggioranza dei cittadini.*"

Sarò pago se sarò riescito a conciliare alla idea dello sviluppo della navigazione fluviale in Isvizzera e specialmente nel nostro Ticino, la vostra preziosa simpatia.

Permettete però, che concludendo, io ricordi che *come nel 1845*, quando l'impianto delle ferrovie non era che ai primi albori, il Governo del Ticino, animato fin d'allora dall'intento di abbattere, fra il nostro Cantone e gli altri, la barriera delle Alpi, ebbe la ispirazione di farsi promotore della costruzione della Ferrovia Basilea-Olten, *così nel 1904* l'ingegnere Giovanni Rusca ed il suo discepolo, che oggi vi ha parlato, impazienti egualmente di veder congiunto il Lago Maggiore col mare, credettero di non poter iniziare meglio il lavoro di larga e proficua propaganda, in paese e fuori, che col partecipare, ancora a Basilea, l'invidiata *Porta d'oro della Svizzera,* sempre aperta ad ogni nobile ardimento, alla costituzione della *Associazione promotrice della navigazione sull' Alto-Reno,* riportandone, il nostro ingegnere Rusca, che era stato compagno all'Ing. Gelpke nel già ricordato periglioso esperimento di risalita del Reno da Strasburgo a Basilea, l'insigne onore di essere, in omaggio al Cantone Ticino, chiamato a presiedere quella iniziale, solenne, ormai storica adunata. Il successo aveva quel giorno (3 dicembre 1904) superate le nostre speranze... Speranze che coltivate sempre, da allora in poi, dall'Ing. Rusca, con ognor crescente fiducia, ci condussero, dopo quattordici anni di trepidazione, alla promettente situazione attuale.

E dalla promettente situazione attuale del problema della Navigazione fluviale mi è caro, ponendo fine al mio dire, richiamare la lungiveggente iniziativa del Governo ticinese del 1845 che ci diede, quarant'anni più tardi, malgrado mille peripezie in contrario, il traforo del Gottardo, per augurare che l'iniziativa dell'Ing. Rusca, cui arrise fin dai primordi il confortante favore dei confederati possa, sorretta dall'appoggio di tutti i ticinesi e da quello dei vicini italiani nostri amici, essere coronata, a più breve scadenza di un quarantennio, *dalla vittoria del Lago Maggiore.*

Sarà una vittoria anche per noi, costanti e convinti fautori della necessità del traforo della Greina.

Scroscianti applausi entusiastici scoppiano alla fine della conferenza e si vota all'unanimità un ordine del giorno, cui verrà dato pieno seguito.

LA TERZA CONFERENZA SOCIALE.

Il grande Comizio tenuto il 30 maggio p. p. nel teatro di Locarno, riuscì imponente, partecipandovi oltre trecento persone; un membro del governo cantonale, il regio vice-console d' Italia, autorità distrettuali e comunali, rappresentanze, pressochè tutto il mondo intellettuale, larga onda di popolo e, disseminate nella massa, numerose signore e signorine completavano graziosamente l' accolta.

L' ambiente, illuminato a giorno, era decorato con fiori e dai vessilli delle principali associazioni cittadine svizzere ed italiane.

Aperto alle 2¼ pom. dall' infaticabile promotore e presidente, signor Willy Simona, membro del Comitato A. T. E. A., previa lettura di diversi telegrammi adesivi, egli pronuncia il seguente discorso, assai applaudito:

Nell' aprire il Comizio, la parola del Comitato suona oltre che per l' usata tradizionale presentazione dei conferenzieri, anche quale un sincero, fervido e sentito ringraziamento per l' opera loro, di studio, di propaganda e di tenace, intelligente lavoro, il cui geniale contenuto essi svolgeranno or ora con voce di fede e sensi di patriottico intento.

Diranno, colla loro nota competenza, delle due nuove vie delle genti, che per nostra buona ventura, stanno per attraversare il nostro suolo: *La Navigazione Interna, affluente dall' Adriatico e dal Mediterraneo al Lago Maggiore e più oltre a Bellinzona e Biasca e la Fondotoce.*

Questi due grandi problemi, benchè apparentemente diversi e certamente sproporzionati fra loro, dominano ed interessano parallelamente la nostra vita economico-sociale e suscitano giustamente in noi immagini di un avvenire radioso.

Le grandi nazioni che ne circondano, risalendo il cammino della storia, hanno senz' altro intuito quali saranno e dovranno essere, dopo guerra, i principali fattori della prosperità, della civiltà e della coltura dei popoli moderni.

Hanno compreso, cioè, che l' indice di paragone di questa prosperità e della loro civiltà, sarà dato, non dalla cifra brutale di una popolazione numerosa ed inerte, ma dalla somma totale dei traffici e delle comunicazioni in rapporto alla parte che vi rappresenterà ogni nazione.

Ond' è ch' esse si stanno già preparando, nonostante la guerra, collo svolgere gradatamente programmi di navigazione interfluvio-lacuale ed intermarittima.

Ciò basterebbe a provare quale orizzonte si schiuderà al nostro paese e a stabilire quali debbano essere sin d' ora i nostri doveri, le nostre aspirazioni.

L' immensa distesa oceanica, le fila argentee di fiumi e di canali, col sussidio dei trafori alpini e delle linee ferrate internazionali, affratelleranno il mondo più che non il volere delle genti.

La Navigazione Interna e la Fondotoce saranno, per il Ticino, eventi propizii e prosperosi non solo materialmente, ma altresì moralmente.

Nel grande Comizio popolare Pro Fondotoce del 1914, tenutosi in questo stesso teatro, alla presenza di numerose e distinte rappresentanze di città e di regioni italiane, si era inneggiato alla nostra comunione di lingua, di civiltà e di costumi colla vicina nazione amica, onorandola e rammemorandola quale madre di nostra gloriosa stirpe.

Anche oggi, a malgrado degli eventi, ci sia lecito rilevare che queste nuove vie di comunicazioni gioveranno a raffermare in noi i vincoli e la nobiltà di questa nostra civiltà e stirpe antiche — che sono ragione e fondamento di nostra vita — e che noi andiamo con fierezza a difendere e a sventolare, quali emblemi di fedeltà al patto svizzero, fra la famiglia confederata.

Con questi sensi porgiamo i migliori ringraziamenti alle Autorità, alle Società, Associazioni e al pubblico accorso per il loro cortese intervento, cedendo la parola ai signori conferenzieri: l' egregio signor Francesco Balli, Nestore e padre delle ferrovie regionali ticinesi, e l' egregio signor ingegnere Giovanni Rusca, il quale, da un organo*) autorevole di Basilea, venne qualificato recentemente il padre della politica concernente la Navigazione Interna Svizzera.

Segue l' onorevole Francesco Balli, già Consigliere Nazionale, nostro consocio, svolgendo colla consueta maestria e pieno possesso dell' argomento, il proprio compito in materia esclusivamente ferroviaria, che quindi non possiamo riprodurre quì, raccogliendo larga messe d' applausi.

Di poi la parola è data all' ingegnere Giovanni Rusca sul tema: *„Obbiettivi in materia di navigazione interna concernenti la Svizzera Meridionale Subalpina"* da lui esposto come segue:

Gentili Signore, egregi Signori, cari Concittadini,

Se qualcuno dei presenti quì, a questa solenne radunanza, si aspettasse per avventura da me, l' eloquenza fiorita, la vasta erudizione, la minuziosa precisione, l' abbondanza di dati, oppure lo sfoggio di competenza in materia, quali poterono manifestare i conferenzieri che mi precedettero in questa sala, od altrove, ci tengo onestamente a disingannarlo fin d' ora, acciò provveda come crede.

Ho accettato l' incarico d' esporre in questo pubblico Comizio, un tema perfettamente determinato e precisamente circoscritto; per quanto sta in me, cercherò d' attenermi fedelmente all' impegno, nel modo reputato più consentaneo, confacente ed appropriato; esponendo cioè, in forma piana, popolare, questioni talora abbastanza complesse, con tutta schiettezza, lumeggiandole unicamente col buon senso, corredato, dove del caso, dall' autorevolezza di chi realmente la possiede, eliminando invece qualsiasi menzione di persone, per quanto divenute intime e care nella collaborazione, se non tornasse assolutamente indispensabile il farlo, agendo così in modo prettamente oggettivo, tale, da permettere di accostarmi il più possibile alla verità assoluta, senza offendere alcuno.

Il momento attuale è particolarmente critico ed assolutamente grave; per noi quì, in ispecie, sotto molteplici aspetti, può dirsi decisivo; occorre affrontare la situazione colla calma dei forti e con animo sereno, quanto gagliardo; perfettamente consci della situazione, coscienti delle responsabilità cui si può andare incontro; sentimenti, questi, virili, quali dovrebbero servire di guida ad ogni cittadino, degno d' essere libero soltando quando compirà il proprio dovere, integralmente, verso il paese e la patria.

Chiedo venia alle cortesi Signore se non saprò rendere abbastanza attraente per loro l' argomento (che non posso nemmeno qualificare come arido, poichè si riferisce all' acqua, sebbene da usarsi con economia); sarei, per converso, ben felice qualora riuscissi almeno a persuaderle che esso è degno della massima attenzione e sopratutto meritevole del loro validissimo, quanto ambito appoggio.

Preliminari.

È trascorso ormai bentosto un quarto di secolo dacchè, chi ha l' onore di parlare, assisteva quì, nella nostra Locarno ad una conferenza, la quale aveva richiamato l' attenzione della cittadinanza, facendo poi sorgere le più liete previsioni e sbocciare rosee speranze, circa la possibilità di divenire il porto superiore di una linea navigabile verso il Po.

Il cavaliere Stefano Canavesio costituiva nel 1888, coll' appoggio di finanzieri anglo-italiani, un sindacato per la formazione della *Società Generale Italiana di Navigazione Interna,* avente 8 milioni di capitale e l' assicurazione di rilevanti contributi a *fond perdu* da enti interessati, provincie, comuni, ecc..

Egli esercitava opera instancabile di propaganda per arrivare allo scopo; precisamente nel pomeriggio del 10 settembre 1893 veniva da noi a formulare analoghe richieste alla Città ed al Cantone.

Pur troppo, quel sogno fu di breve durata; dapprima il principale azionista inglese, poi lo stesso promotore, passarono a miglior vita e tutto svaniva.

Fu probabilmente questo il primo tentativo nella Svizzera di introdurre la navigazione interna proveniente dal mare, sebbene per lungo tempo rimasto sterile, anche come esempio alle altre regioni; tuttavia quella data costituisce una pietra miliare di partenza, la quale ci dà il diritto di asse-

*) National-Zeitung: N. 200 vom 30. April 1918: Morgenblatt.

rire: proprio quì nacque l' idea che oggi si manifesta matura, forte e rigogliosa, in ispecie oltr' Alpi, ove già diede promettenti, doviziosi, evidenti risultati, tali, da esservi divenuta popolare; l' utopia del passato tramutata in realtà tangibile.

Questo fenomeno erasi già verificato in iscala assai maggiore presso molti altri Stati europei, quindi, approfittando dell' esperienza altrui, ora non si tratta, in fondo, che di risolvere lo stesso problema, sebbene in condizioni più difficili ed accentuate, che non altrove.

Una particolarità caratteristica da rilevare stà nella circostanza che, mentre detti Stati generalmente tendono a costituire una vasta, ma unica, rete di collegamento, la quale abbraccia e comprende successivamente tutti i bacini idrografici navigabili, la Svizzera è divisa nettamente dall' immane barriera delle Alpi, la nostra forza e la nostra debolezza, gioia e dolore, orgoglio e tribolo, in due zone, enormemente disuguali, ben distinte, le quali, allo stato attuale delle cose, sono costrette a svilupparsi separatamente, ciascuna per proprio conto, pur essendo invece entrambe soggette a doversi collegare colle reti estere, per raggiungere il mare libero, come ovvio.

La regione, rispetto a noi, transalpina, dovrà metter capo al Reno ed al Rodano; ciò vi ha fatto sorgere una questione nè elegante, nè bizantina, ma eminentemente pratica, poichè economica.

A Basilea arrivano galleggianti da 2000 tonnellate; da quì al Lago di Costanza sono previsti di 1200; per l' Aar ed affluenti da 1000, mentre dal Rodano e dal canale d' Entreroche fino a Yverdon saranno soltanto da 600 tonnellate; il risolvere definitivamente tale questione, la quale ha un substrato politico, inerente alla provenienza straniera, riuscirà problema assai arduo, se non si vogliono, per ripercussione, compromettere gli interessi svizzeri.

Quì da noi tendiamo unicamente alla valle padana, sebbene colla prospettiva di collegamenti tanto coll' Adriatico, come, più tardi, col Mediterraneo, sempre però mediante il tipo unico delle 600 tonnellate, quantunque si fosse proposto di ridurlo d' assai da Milano in su, il che sarebbe stato semplicemente assurdo, sopprimendo il vantaggio materiale dei trasporti acquei: *l' economia.*

Dopo questi pochi accenni che caratterizzano genericamente la situazione sui due versanti delle Alpi, passiamo agli obbiettivi che ci riguardano più particolarmente.

Da Milano al Lago Maggiore.

La necessità e la convenienza del collegamento di Milano col Lago Maggiore è di tale e tanta spiccata evidenza ch' esse furono sempre riconosciute e proclamate da tutti quanti ebbero ad occuparsi del problema officialmente; la Commissione Reale per lo studio della Navigazione Interna nel 1903; il Comitato Tecnico Esecutivo del 1909; innumerevoli uomini competenti che si dedicarono oggettivamente e spassionatamente al problema; è però altrettanto vero che a Milano, in ispecie, vi fu sempre ostinatamente contrapposto il raccordo col Lago di Como, per interessi particolari di industriali e finanzieri, per ragioni affettive, per amor proprio e sopratutto (nel passato) per influenze politiche ed economiche, *naturali conseguenze dell' alleanza onerosa cogli imperi centrali.*

Senonchè è interessante rilevare, allorquando tre anni or sono avvenne un' orientazione politica affatto opposta, ciò non abbia menomamente causato quella ripercussione che la logica ed il buon senso facevano presagire, cosicchè certe aspirazioni odierne, indubbiamente anacronistiche, ma che pur troppo accennano ad imporsi pel momento a Milano, rimangono inesplicabili, facendo nascere il dubbio, dietro tendenze simulate, si celino azioni insidiose, quali vanno ogni tanto rivelandosi in pressochè tutte le nazioni travolte dalla guerra e, pur troppo, particolarmente in Italia.

Ond' è che senza voler fare della retorica, basterebbe appellarsi al buon senso ed alla onestà del popolo italiano, chiedandogli precisamente in questi giorni, se le povere madri, orbate dai propri figli, chiamate a decorare con medaglie d' oro gli stendardi di guerra; se un' indomabile popolazione soggetta temporaneamente alle tracotanze della soldatesca, alternate colle lusinghe insidiose di un regime che osa impudentemente assumere parvenze paterne; se i valorosi combattenti alla fronte che sopportarono fatiche inaudite per arrestare l' invasione avversaria; se gli alleati franco-inglesi, i quali rapidamente accorsero allo scopo di liberare fino all' estremo limite i confini della più Grande Italia; se gli Americani che, per intanto profondono tesori per lenire le sofferenze d' ogni specie causate dall' azione nemica; se tutta la balda gioventù la quale versò il suo sangue, disseminò le sue membra, od offrì in olocausto la propria vita dal Carso alle Alpi ed al Piave, siano d' accordo che, dietro le loro spalle, si predisponga l' apertura di una grande via di traffico, per stringere *nuovamente* colle potenze centrali intimi legami economici, dai quali, sicuramente, come ammaestra il passato, deriverebbe ancora una vera e propria dipendenza in tempo di pace, con risultati assai più disastrosi di quelli dell' oscura giornata di Caporetto.

Qualora lo Spluga fosse già stato in esercizio in questi frangenti, poteva rappresentare una tentazione irresistibile, per chi subordina il diritto alla forza, violando l' indipendenza svizzera su una brevissima tratta, per colpire il centro di resistenza italiano, Milano, in modo irreparabile.

Ma se cotali tendenze di pochi, o di molti affaristi dovessero imporsi e prevalere, a che pró profondere i miliardi e torrenti di sangue generoso, mettendo a durissima prova la resistenza e lo spirito di sacrificio di tutto un popolo ammirabile, il quale vi si assoggetta invece nella ferma fiducia di conquistare *finalmente* la propria libertà ed indipendenza assolute, per il che nessun prezzo può ritenersi eccessivo, quando occorresse realmente: *„quousque tandem"*?

Quale via seguirà la linea di raccordo tra Milano ed il Lago Maggiore forma oggetto di studio da parte di una commissione comprendente rappresentanti dei Comitati locali per la navigazione interna di Milano e di Torino, delle rispettive Amministrazioni Provinciali e da quella di Novara; il Ministero ha contribuito con fondi in larga misura all' uopo.

Mediante suo scritto in argomento 14/VI/17 l' onorevole Sindaco di Milano che, notoriamente, con tanto zelo si occupa di tutto ciò che riguarda quel comune, si esprimeva testualmente così:

„Nel rispondere alla Sua lettera, in relazione anche a „quanto Ella ebbe a scrivere al signor ingegnere Poggi e ad „altri di chiarire bene i rapporti che il Comune di Milano „intende mantenere coll' A. T. E. A., ciò in dipendenza anche „delle ragioni per le quali esso ritenne d' entrare nella stessa, „la città di Milano crede che per gli ulteriori sviluppi della „Navigazione Interna verso i laghi, l' Italia e Milano abbiano „importantissimi interessi comuni colla Svizzera e col Canton „Ticino e che sia opportuno *in relazione e nei limiti di tali „comuni interessi* uno studio d' accordo coi rappresentanti „del Canton Ticino e della Svizzera di tali questioni.

„E quindi prima di decidere circa i progetti di colle„gamento coi laghi Maggiore e di Como per la parte „riguardante gli interessi Italo-Svizzeri e di Milano colla „Svizzera e col Canton Ticino si sentiranno anche i rap„presentanti della Svizzera e del Canton Ticino e si con„sulterà l' A. T. E. A..

„A questo proposito io e l' Amministrazione della Città „di Milano siamo animati dalle migliori intenzioni di provve„dere, d' accordo con tali rappresentanti e col dovuto ri„guardo alle esigenze del traffico della Svizzera e del Can„tone Ticino, sempre compatibilmente ai vitali interessi del„l' Italia e di Milano."

A questa lettera, riprodotta quì solo parzialmente, ma così esplicita nel senso di una perfetta intesa, venne risposto in data 25 giugno 1917 in modo analogo, esauriente, fra altro colla frase, ritenendo *„affatto legittimo intendimento quello „di venire, se mai, consultati tempestivamente ed interlo„quire, non a cose predisposte e per noi pregiudicate irre„parabilmente."*

Da quell' epoca le vicende belliche possono benissimo aver ritardato il corso di detti studi, ciò non toglie, anche per affidamenti analoghi ricevuti dall' autorevole rappresentante di un importante ente torinese, che noi dobbiamo aver fiducia e pazientare, predisponendoci intanto, per quanto stà in noi, alle trattative, in guisa da renderne l' esito il più favorevole possibile, come realmente vi si è provveduto, nel modo che verrà successivamente esposto.

Un grave, insidioso pericolo contro le precitate aspirazioni era invece sorto nel 1912, quando il Prefetto di Milano ebbe a convocare a Sesto-Calende tutti gli interessati, in ispecie per trattare la domanda, inoltrata dal Demanio, di derivare i canali Jolanda ed Elena a scopo della produzione di energia elettrica e dell' estensione delle risaie novaresi, precludendo con ciò l' accesso al lago della grande navigazione.

È positivo che in tale occasione si provvide, nonostante il mancato, benchè sollecitato, intervento della Confederazione, del Cantone, o di qualche comune rivierasco svizzero, a formulare un' opposizione anche da parte nostra, ma a tutt' oggi

non se ne conosce appieno l' esito e, quel poco che si sa, non basta affatto a rassicurare al riguardo.

Stendiamo un pietoso velo sopra certi tentativi, diremo così, di eccessiva astuzia diplomatica, meritevoli di ben altre qualifiche, allo scopo di non dar corso ad una richiesta officiale precisa, fatta di pieno diritto, onde predisporre quanto occorreva per salvaguardare gli interessi svizzeri; poichè, a ciò, come già esposi, si provvide d' urgenza, alla bell' e meglio per il tramite dell' *A. S. E. A.*.

Però anche successivamente avvennero altri incidenti del genere (e questi, in parte, al di qua del confine) meritevoli di rilievo, quanto di pubblicità, allo scopo preciso di eliminarli pel futuro, provocando assidua sorveglianza e tutelante controllo da parte di chi ciò spetta od, in difetto ed ove occorresse, della popolazione stessa; mi spiego.

Le domande del Demanio comprendevano opere influenti sulla sistemazione del Lago Maggiore e, pur troppo, in un senso gravemente pregiudizievole al regime di piena, questione della massima importanza.

I relativi progetti, dietro richiesta, vennero bensì trasmessi alle Autorità Federali, rimanendo a Berna il tempo sufficente al loro esame, ma, se le mie informazioni incredibili sono esatte, non si posero a disposizione del Governo Cantonale, malgrado sollecitazioni al riguardo.

Pur essendo vero che il Consiglio Federale avesse riservato, in modo esplicito, il diritto alla libera navigazione sull' emissario del Lago Maggiore, nel suo ufficio 9 luglio 1913 al Ministro Svizzero a Roma, contro il progetto della diga, così detta, demaniale, che l' Italia gli aveva comunicato e del pari il Dipartimento Federale dell' Interno, mediante lettera 27 febbraio 1915 al Consiglio di Stato Ticinese, così si esprimeva in proposito: „la libera navigazione sul Ticino è garantita „dal Trattato di Vienna del 9 giugno 1815 e da quello di „Zurigo del 1859," è però altrettanto vero che i rivieraschi svizzeri del Lago Maggiore non furono mai chiamati, come invece quelli italiani, a manifestare la loro opinione per tutelare i propri diritti, creando con ciò una disparità di trattamento assai poco lusinghiera per coloro che si permettessero statuire confronti sul modo come trattansi i così detti: „*sudditi regnicoli*" ed i „*liberi cittadini*", col risultato a tutto favore dei primi ed umiliante pei secondi.

Nemmanco ciò basta; nel Cantone stesso si verificò l' identica disparità, stavolta per causa nostra, in confronto dei rivieraschi del Ceresio, i quali ebbero, come già vedemmo per gli italiani del lago, modo di esaminare a Lugano, durante il termine di 40 giorni, i piani della regolazione nel gennaio-febbraio 1913.

Imperocchè è giusto osservare che tale risultato fu dovuto ad energico impulso di origine popolare, quale invece non si manifestò mai nel passato, quì.

Dall' anziesposto appare di meridiana evidenza che non possiamo, a tutt' oggi, ritenerci nè rassicurati e meno ancora soddisfatti dell' esito della nostra indifferenza, dovremo quindi provvedere subito, come meglio risulterà del caso, trattandosi di interessi troppo gravi per trascurarli impunemente.

Del resto, il Lago Maggiore, sotto questo aspetto, non potrebbe trovarsi, anche oltre confine, in situazione più disgraziata; mentre quello di Como appartiene alla provincia omonima, dalla cui amministrazione viene tutelato con gelosa cura (a parte la predilezione speciale tradizionale di Milano per questa perla della regione lombarda) il Verbano resta suddiviso fra tre, una delle quali lo considera come un pericoloso rivale, le altre con trascuranza (salvo casi eccezionali, come il precitato) in parte dovute a vere imposizioni di provenienza milanese, come, pur troppo, ad esperienze personali che risalgono al 1906/07 allorquando si tentò di costituire un Comitato autonomo, indipendente, in conformità degli interessi del promiscuo lago, composto di 15 membri, dei quali tre soli riservati alla Svizzera; malgrado l' estrema arrendevolezza e discrezione da parte nostra, non sussistendo certo proporzione coll' importanza degli interessi, tenuto debito calcolo del traffico di transito, le pratiche vennero bruscamente interrotte dalla controparte, per cause che si tentò d' occultare e dovettero abbandonarsi completamente.

Come provvedere?

Noi dobbiamo innanzitutto esaminare con cura minuziosa la situazione quì delineata per sommi capi, domandando alle nostre Autorità adeguati provvedimenti onde metterci entrambi appieno in grado di esercitare i rispettivi diritti lesi, con cognizione di causa, ciò mediante il richiamo da Roma e la visione del progetto di sistemazione del Verbano.

Nel contempo, non appena la situazione lo permetterà, intendiamo rivolgerci ai rivieraschi italiani, in condizioni tali da indurli ad associarsi per un' azione vigorosa, seguendo l' esempio altrui.

È appunto per questo, in vista della circostanza che dagli enti direttivi italiani si studiavano problemi in parte d' *interesse comune, a partire dal lago in giù*, abbiamo creduto utile e del caso di incaricarci di quelli aventi come obbiettivo una maggior penetrazione nelle Alpi, *dal lago in su*, cioè verso Domodossola, in territorio italiano, ma interessante le Ferrovie Federali; della Tresa, in territorio promiscuo e da Magadino a Biasca, idem completamente svizzero, salvo e riservato pei due primi, come ovvio, la più perfetta intesa, per raggiungerla appieno, giovando, meglio che qualsiasi cosa, una base concreta, ma non immutabile, anzi di facile adattamento, quando occorresse, come lo è un progetto di massima.

Non bisogna d' altronde perdere di vista la circostanza capitale che se trattative del genere non hanno nessun valore impegnativo, o vincolante, quale viene conferito soltanto dalle pratiche officiali, fra i delegati dei rispettivi governi, giovano invece a renderle assai più agili e spedite, mediante combinazioni e preintese atte a sgombrare il più possibilmente dalle lungaggini inevitabili coi metodi odierni formalistici delle burocrazie di tutto il mondo, fin che non sarà, come sperasi dopo la bufera bellica, rigenerato.

I⁰ Periodo.

Porto di Mappo.

Supposto che *anche pel Lago Maggiore si debba provvedere contemporaneamente alla costruzione del canale Milano-Adda, da ultimarsi al più tardi per il 1928*, il primo compito di nostra attribuzione sarebbe il porto di trasbordo e di collegamento fra la navigazione di provenienza italiana e le Ferrovie Federali Svizzere, sia poi a cura di queste ultime, oppure costituendo un ente autonomo per la sua costruzione ed esercizio, il che andrà necessariamente deciso presto.

Ed ora una franca, doverosa dichiarazione: già da gran tempo sussistono aspirazioni locali e conseguenti tenaci rivalità al riguardo dell' ubicazione, le quali, in fondo, non hanno motivo di essere, come accade, pur troppo, assai più spesso che non si creda.

Quando si tratta di questioni d' importanza internazionale e di supremi interessi statali, codeste gelosie campanilistiche debbono scomparire, se vuolsi arrivare a risultati fecondi, nell' interesse di tutti.

Un porto non può costruirsi colla stessa relativa facilità di una stazione ferroviaria, ove si voglia (semprechè si prescinda dall' entità della spesa), ma esso esige importanti requisiti naturali, speciali, già inerenti alla località, quali non possono crearsi artificialmente.

Sono da considerarsi fra i principali: la protezione dai venti violenti; fondali appropriati per l' ancoraggio, l' eliminazione dai pericoli d' insabbiamento, il collegamento facile colla linea ferroviaria senza intralciarne l'esercizio, la maggiormente possibile agevolezza e convenienza per il massimo sviluppo delle banchine.

Oltre a ciò: spazio sufficiente per lo sviluppo graduale dell' impianto portuale, in larga misura; altrettanto per depositi, magazzini e per fabbricati industriali, colla forza motrice occorrente all' esercizio; vicinanza di località popolate per agevolare il collocamente del personale numeroso.

Esposte così, affatto oggettivamente le cose, niun dubbio può sorgere al riguardo; la località che raduna, non solo in maggior copia, ma quasi per intero, questi requisiti, è precisamente e soltanto Mappo; tale fu il giudizio unanime delle persone competenti ed imparziali, che finora si occuparono della cosa dietro incarico avutone.

Non bisogna dimenticare una consimile scelta, a scopo determinato, lascierà poi totalmente libere le iniziative locali di provvedere altrove ai propri bisogni, in modo confacente, mediante impianti complementari, da considerarsi anzi come benvenuti, contribuendo essi ad alimentare la linea di navigazione, della quale, per avventura, mai come oggigiorno, se ne risente il bisogno, nell' intento di riunire le sponde svizzere, sia nel senso trasversale, come in quello longitudinale.

Non reputo però indicato entrare nei dettagli per due ragioni principali; la I.a che circa i progetti di massima, quantunque come tali, siano già stati approvati dalla Commissione Peritale Federale, divenendo quindi ufficiali, resta ancora riservato il parere del Comitato *A. T. E. A.* e potrebbero forse più, o meno, modificarsi, prima di divenire definitivi, dopo saranno pubbblicati nell' organo sociale; la II.a perchè un precedente conferenziere e valido collaboratore, ha già

creduto bene di esporre i dati principali, riprodotti dai giornali; si tratterebbe quindi di una ripetizione, tanto più superf ua, in quanto non immutabile.

II° Periodo.

a) Canale di Domodossola.

A tutt' oggi fu impossibile procurarsi le carte topografiche italiane, nella scala necessaria per lo studio di massima e meno ancora di visitare il terreno in luogo; ciò malgrado, fin d' ora, apparirebbe possibile la costruzione di un canale laterale per la navigazione da 600 tonnellate, con produzione di forza alle singole conche; la situazione offre analogie con quella del Ticino, sebbene avente pendenza sensibilmente minore; però quì appare preferibile restare costantemente sulla sponda destra.

La percorrenza sarebbe di circa 33 chilometri qualora il porto superiore, per ragioni planimetriche, si costruisca un paio di chilometri in a valle della stazione, colla quota 28 metri più bassa del piano del ferro.

In tal caso si disporrebbe di una caduta di soli 48,50 metri (richiedente almeno 5 chiuse); conseguentemente la forza prodotta è assai minore che non pel Ticino, se realmente stà la medesima disponibilità di acqua all' incirca.

Un progetto analogo, di massima, Ciceri-Conti, di molti anni or sono, ma per una linea di sole 300 tonnellate, tenuto però più alto, colla caduta di 78,50 metri, dava circa 15 mila cavalli effettivi.

b) La sistemazione della Tresa.

Il Lago di Lugano offre un altro esempio, veramente tipico e caratteristico, di quanto può succedere di singolare a questo mondo, cosicchè vale la pena di trattarne con quel tanto d' indiscrezione che basti per aprire un piccolo spiraglio su ciò che preferirebbesi naturalmente occultare sotto il velame, assai poco impenetrabile, dei così detti segreti ufficiali, risaputi da tutti.

È noto a coloro che posseggono l' invidiabile, ma non agognato, privilegio di aver varcato felicemente oltre dieci lustri di esistenza, come nella seconda metà del secolo passato, dopo cessati i gravi danni delle piene, o delle magre del Ceresio (argomento che costituì mai sempre una ricca, preziosa miniera pei giornalisti) il problema della sua sistemazione fornì oggetto di studio per grandiosi progetti idraulici, ma, come scriveva in un suo rapporto inspirato a lodevole sincerità, degna di imitazione, il Capo tecnico d' allora, movente e base principale di tutti gli stessi fu quasi sempre la privata speculazione, collegando e subordinando il pubblico interesse a concessioni di invaso, più o meno discreto (eterno spauracchio ed incubo di taluni luganesi) e successiva utilizzazione delle acque sovrabbondanti delle piene, sia a scopo agricolo, che a scopi industriali per la produzione di energia dinamica.

Questo privato interesse, malgrado l' abilità e l' astuzia usate nel mascherarlo, fece ripetutamente nascere nel buono, spesso alquanto ingenuo, popolo ticinese e nelle sue autorità politiche, una certa diffidenza (che più d' una fiata si mostrò giustificatissima) ed il timore che l' esecuzione dei progetti presentati, tendesse più a promuovere vantaggi ai concessionari, scambio di provvedere all' utile generale ed alla sicurezza della città e dei paesi situati lungo le sponde del lago.

Altresì il sentimento svizzero rimaneva assai poco lusingato dal fatto che, mentre gli oneri venivano principalmente a cadere su di noi, la parte del leone negli utili, sia in riguardo all' irrigazione, come alla utilizzazione delle forze prodotte, era costantemente riservata all' Italia.

Fortunatamente tutti quei progetti vennero successivamente respinti, nonostante le sottilissime arti per farli trionfare e fu ventura.

Verso il 1903 si pubblicarono gli *Atti della Commissione Reale Italiana per lo studio della Navigazione Interna nella Valle del Po*, la settima Relazione, a proposito del lago Ceresio, espone, fra altro, quanto segue:

„E rispetto alla navigazione osservasi che, voltachè Mi„lano fosse comodamente riunita al Lago Maggiore, anche „per mezzo di una navigazione ascendente, i natanti si por„terebbero a Germignaga, alla distanza di soli 13 chilometri „delle acque del Lago di Lugano, quindi più naturale il pen„siero di rendere navigabile il fiume Tresa ed il moderno „modo di considerare la possibile utilizzazione dei corsi „d' acqua avvalorerebbe un progetto di tal natura, inquanto„chè le acque del Lago di Lugano oggi richiamando di più „l' attenzione degli speculatori col salto di 76 metri che de„vono compiere per cadere nel Lago Maggiore che non per „altre proprietà.

„Ed a tal riguardo è a notarsi che la caduta del fiume „Tresa è già utilizzata a scopo industriale, e può dirsi che le „derivazioni d' acqua esistenti oggigiorno, sia per antico pos„sesso, sia per concessioni fatte in base alla vigente legge, „si riferiscono ad uno sviluppo di circa 4.500 metri del fiume „Tresa, e ad un salto di circa 30 metri, misurato tra le sin„gole prese ed i singoli punti di restituzione delle acque. „All' infuori di poche e brevi ed inutilizzabili tratte, che pur „possono ancora esistere tra le derivazioni inferiori esistenti „in territorio italiano, la parte del fiume Tresa, che ancora „si può prestare ad un' utilizzazione delle sue acque, è la „superiore, a partire da Ponte-Tresa, per circa chilometri 8,5 „con un salto complessivo di circa 46 metri.

„Si è costituita una *Società della Tresa* col proposito „di utilizzare il salto ancora disponibile e di regolare anche „i deflussi del Lago di Lugano.

Tale Società presentò domanda di concessione il 9 aprile 1901.

„*Nè le utilizzazioni di acqua cadente già fatte, nè „queste nuove che si progettano, hanno riguardo alcuno „per la navigazione.*

„*In questo stato di cose la Commissione crede di espri„mere un voto tutt' affatto platonico, dicendo che sarebbe „stato desiderabile, e lo sarebbe per l' avvenire, abbinare „anche in questo caso lo scopo della navigazione a quello „della creazione di forza motrice, e teme che il Lago di „Lugano resti ormai per sempre escluso dalla comunicazione „con la rete navigabile interna della valle del Po e ciò „non per una impossibilità materiale, ma perchè l' aggra„vante di sacrifizii finanziari richiesti da diritti lesi, si „aggiungerebbe a non comuni difficoltà naturali mettendo „in forse la convenienza di risolvere il problema della na„vigabilità del fiume Tresa.*"

A questo, così detto *platonico*, ma molto sintomatico e significativo, voto della Commissione Reale Italiana non si può certo obbiettare ch' esso sia emanato da incompetenti, o da interessati; eppure, anche nel seguito, non venne mai preso menomamente in considerazione, sia nello studio dell' *Idrografia Nazionale Svizzera* 1911/13 pur accuratissimo al punto da costituire, nel resto, un modello del genere, compilato però forse dietro istruzioni superiori vincolative che non lasciavano all' autore (un nostro concittadino, tanto distinto professionista, quanto pratico dei luoghi e delle condizioni) la necessaria libertà d' azione e nemmanco durante le deliberazioni della *Commissione Italo-Svizzera per la regolazione delle acque del Lago di Lugano*, la quale tenne in tutto tre radunanze: la I.a nel 1910 fissando un' altezza massima del deflusso nella Tresa in metri 1,80 e l' invaso possibilmente ad 1,10; la II.a nel 1912 riconfermando di pieno accordo questo limite; la III.a nel 1913, dove, da parte svizzera, si domandò invece di abbassarlo ulteriormente a m. 0,60, mentre gli italiani risposero, diplomaticamente, nel senso che, pur convenendo essere l' altezza suscettibile di riduzione, specialmente nei riguardi degli interessi delle sponde svizzere, per determinarne il limite, occorrevano studi ed eventuali rilievi, ben inteso, che nel riparto della competenza passiva doveva esser tenuto conto del diverso profitto derivante dalla riduzione dell' invaso già concordato, ai due Stati; al che gli svizzeri replicarono contestando questa illazione.

Intanto le cose rimasero lì, con nessuna probabilità di ripresa, tanto più che da parte di talune località si pretenderebbe un ulteriore riduzione.

Gli studi di massima da noi fatti allestire ed ora all' esame di una commissione speciale dell' *A. T. E. A.*, comprendono la linea di navigazione da 600 tonnellate per allacciare il Ceresio alla Navigazione Interna, compensando, se mai, largamente con ciò, *per la prima volta*, tutti i rivieraschi indistintamente, svizzeri ed italiani; giova sperare che il problema sia stato finalmente messo in carreggiata, fornendo modo, sulla base equanime del *„do ut des"* di venire ad una soluzione accettabile, anche se per avventura dovesse richiedere qualche sacrificio, nei rapporti dell' invaso, invece che realmente effettivo, di amor proprio nel riguardo di opinioni ormai inveterate che, se una volta potevano essere legittime, quindi giustificate, ora non lo sarebbero più.

Quanto al pericolo prospettato di una congiunzione per acqua al Lago di Como, a scopi tendenziosi, esso deve ritenersi affato immaginario, a motivo dei diritti legittimi preesistenti

accennati nella relazione della Commissione Reale Italiana, il cui riscatto, se anche fosse legalmente possibile per taluni di essi, lo sarebbe a condizioni finanziarie talmente onerose, da farne abbandonare l' idea, a parte un cumulo di contestazioni d' altra natura.

Per cui, concludendo, se risulterà praticamente possibile, come pare, il concentramento di importanti forze elettriche disponibili all' industria, nella zona lacuale, la navigazione interna costituirebbe il fattore maggiore assolutamente prevalente per renderle redditizie, suscettibili di sostenere la concorrenza, in caso contrario bisognerebbe abbandonare quell' idea.

c) Canale Magadino-Biasca.

Per le ragioni già esposte a proposito del porto di Mappo, appare prematuro entrare nei dettagli, osservando che la soluzione data col progetto di massima va ritenuta appieno conforme alle buone regole dell' arte, in pari tempo soddisfacendo, in quanto fu possibile, alle aspirazioni delle località.

Il porto di Bellinzona, collegato col prolungo dei binarii, sia alle Ferrovie Federali, come a quella Elettrica, servirà simultaneamente anche per Giubiasco e la Mesolcina: all'estremo superiore, impregindicata la questione di Bodio, rimane riservata quella di Biasca, per l' ubicazione e lo sviluppo potenziale a darvi, da definirsi dopo ultimate pratiche, indagini e studii, tuttavia occorrenti, in corso.

Quanto a Magadino, come qualsiasi altra località del lago, potrà sempre stabilirvisi un porto per uso locale, se e quando le circostanze lo richiederanno.

La tratta inferiore del canale si presume servirà come collettore in sponda sinistra dei lavori di bonifica.

III° Periodo.

L' attraversamento delle Alpi.

Una volta allacciata tutta la zona interessante la Svizzera Meridionale Subalpina alla rete italiana, la traversata delle Alpi, fino alla rete di canali al nord di esse pel collegamento, avverrebbe col raccordo ferroviario, richiedendo due trasbordi.

Se in tali condizioni sia possibile sostenere la concorrenza, in ispecie quella che farà la linea del Rodano, per la sua privilegiata ubicazione in grado di evitare, contornandola, la barriera alpina, quand' anche con una lunghezza di percorrenza assai maggiore ed in condizioni altimetriche eccezionalmente gravose, è un problema controverso, sebbene allo stato attuale delle cose, ancora indefinibile, mancando troppi dati ed elementi pel confronto.

Le presunzioni di autorità in materia sono quindi discordi, appare invece inoppugnabile che, qualora si riuscisse, colle vie acquee, ad attraversare le Alpi, si acquisirebbe la prevalenza; *è ciò possibile?*

Durante la X.a radunanza dell' *Associazione Internazionale permanente dei Congressi di Navigazione*, avvenuta nel 1905 a Milano, in cui ebbi l' onore di rappresentare la Svizzera, unitamente ad un alto funzionario federale, ora a riposo, il preclaro professore Ettore Paladini, rinomato idraulico, presentava una dotta relazione in risposta al quesito:

„Allo stato attuale della tecnica delle comunicazioni, è „possibile pensare ad una via di navigazione interna che „attraversi le Alpi e metta in comunicazione diretta l' Eu„ropa centrale col Mediterraneo e coll' Adriatico?"

Quantunque concisa, la relazione risulta così densa e materiata di considerazioni strettamente concatenate fra loro, che riesce impossibile, mediante estratto, darne una anche pallida idea, pur arrivando la stessa a conclusioni del massimo interesse.

La cosa essendo troppo essenziale per accontentare con una sola premessa del genere, mi proverò quindi a riprodurne qualche concetto e taluni dati importanti.

Basandosi sulla magistrale memoria dell' ingegnere Riedel di Vienna, egli premette che la questione, come ogni altro problema applicativo, si presenta sotto il duplice punto di vista; quello della *possibilità e convenienza economica* e quello della *possibilità tecnica.*

Svolgendo il primo, egli rileva che una via d' acqua transalpina, la quale da Venezia per il Po e da Genova, passando per il Lago Maggiore si riversasse nel Lago di Costanza, poi su Basilea e Strasburgo per la valle del Reno, non potrebbe a meno di raccogliere un traffico enorme; il suo sviluppo schematico rettilineo sarebbe di 800 chilometri, interessando una zona di centomila chilometri quadrati, una popolazione di venti milioni di abitanti; il movimento portuale marittimo corrispondente sarebbe più di dieci milioni di tonnellate annue, quello di merce ingombrante intorno a sei milioni, la quale, potendo, preferirebbe la via d' acqua per la distribuzione interna.

Ammessa una percorrenza media di 300 chil., sarebbero 1800 milioni di tonnellate-chil.; l' economia di trasporto potrebbe presumersi in 2 centesimi per tonnellata-chil., ossia 36 milioni annui complessivi.

Se si tien qualche calcolo dei vantaggi secondari e successivi, politici, sociali che tale impresa promuoverebbe, si può asserire che la sua convenienza, o possibilità economica, sussisterebbe, semprechè l' investimento di capitali e suo costo, si aggirasse intorno al miliardo, non superando i 1500 milioni, compreso navi, depositi e quant' altro necessario al buon servizio.

Venendo ora al secondo, sviluppato con cura minuziosa, ci porterebbe troppo lontano il riprodurlo del pari, rilevando solo che come massima elevazione della galleria si ritiene la quota 1200 sul mare; quì si viene alla conclusione che la questione cardinale per pronunciarsi sulla possibilità tecnica dell' intrapresa, stà nella determinazione delle dimensioni massime delle navi per ridurre sensibilmente la sezione delle gallerie ed il loro costo, escludendo (pur troppo per noi) quelle da 600 tonnellate, ciò che implicherebbe la *necessità del trasbordo, anche in tal caso e relative complicazioni,* collo studio di provvedimenti speciali appropriati.

Ad ogni modo risulta provato che non si tratta di utopie, bensì solo di un problema serissimo, oltremodo difficile, ma suscettibile di soluzione.

A mali estremi, estremi rimedi, dice l' esperienza; in allora mi sarà lecito commettere una indiscrezione, della quale il mio buon amico, l' ingegnere Caminada, dovrà pur assolvermi, in vista dello scopo, riproducendo quì quanto privatamente mi scriveva l' anno scorso in argomento:

„Seguo con il maggiore interesse il movimento, ora più che „per l' innanzi, vivacissimo in Italia e fuori d' Italia intorno „alla navigazione interna.

„Dirò anzi di più: oltre a seguirlo ho inteso prenderci „quella parte attivissima che apparirà in tutta la sua entità „fra qualche mese, quando il volume, prossimo ad essere „edito, parteciperà al pubblico, oltre ai miei progetti concreti, „anche gli studi, le proposte di nuovi mezzi tecnici, radical„mente innovatori dei mezzi tecnici attuali, ma essenzial„mente, incontestabilmente pratici.

„I miei studi — non mai interrotti, se non apparente„mente, dal 1907 fino ad oggi — compaiono solo ora, perchè „fu mia ferma decisione di non pubblicarli se non dopo che „la navigazione Milano-Venezia fosse entrata nella sua fase „esecutiva.

„Essi hanno avuto di mira e sono profondamente con„vinto siano perfettamente riusciti allo scopo di prestare alla „navigazione interna due ausilii, certo, potentissimi pel suo „sviluppo e per lo sviluppo economico dei paesi.

„Il primo ausilio, una costruzione materiale, che, mentre „fosse la costruzione materiale dei mezzi tecnici attuali, evi„tasse le enormità della sezione necessaria a vie d' acqua a „traffico intenso e, con la enormità della sezione, eliminasse „la proibitività di vincere i valichi alpini: il secondo ausilio „di una trazione di convogli da 1500 tonnellate, ognuno, as„solutamente naturale, dovunque, meno nei laghi, costituita „dalla stessa viva, libera corrente dell' acqua nei due sensi „del movimento e sorvegliata, senza timore alcuno, da un „uomo soltanto.

„I risultati che ne conseguono sono di una formidabile „importanza tecnica ed economica.

„Non posso per ragioni ovvie, affidare al corriere postale „quanto rappresenta l' essenza del nuovo sistema di canali, „che, se vennero concepiti con criteri in perfetta antitesi dei „canali in uso, non hanno neppure nulla a che vedere con „quelli che presiedettero alla mia conca tubolare a pendenza „del 1907.

„Non posso, affidare al corriere postale, quanto costi„tuisce, dirò così, l' ossatura del nuovo sistema, ma dai pochi „accenni innanzi fatti Ella intuirà tutta l' importanza del„l' innovazione.

„Essa — voglio e posso affermarlo senza inutili osten„tazioni di riservatezza — risolve finalmente, conveniente„mente e praticamente il problema dei nostri valichi appen„ninici ed alpini; risolve cioè, il problema importantissimo per „tutti i paesi, vitalissimo per l' Italia e per le comunicazioni „fra l' Italia, la Svizzera e l' Europa Centrale.

„Le barriere, insuperate e ritenute insuperabili per le „comunicazioni con vie d' acqua fra la Svizzera e l' Italia,

„epperò fra noi e le reti di idrovie internazionali, reputo fer„mamente saranno, coi nuovi mezzi, vittoriosamente abbattute.

„E, con le barriere alpine finalmente vinte dalle nuove „idrovie, si raggiungerà quello che fu la mia idea dominante „ed è stato ed è aspirazione costante anche di Lei; *la inter„nazionalizzazione delle nostre vie d'acqua interne.*

„Quanto disse l'egregio ingegnere Gelpke alla conferenza „del 10 dicembre 1916 in Lugano fu, certamente, una mi„rabile rassegna delle forti considerazioni economiche in fa„vore della navigazione interna della Svizzera e una cosciente, „obbiettiva difesa degli interessi, non sempre validamente „tenuti presenti altrove per lo innanzi, della Svizzera Me„ridionale.

„Io ho, francamente, ammirato il linguaggio di lui non „solo per la competente analisi tecnico-economica del vitale „problema, ma anche e sovratutto perchè ho visto in quella „difesa l'affermazione schietta del tecnico e del cittadino che „trovava necessaria la rivendicazione di dimenticanze verso „una nobilissima regione del proprio paese.

„Ciò non toglie però che io non persista nel mio reciso „convincimento — anche se invece di 600 tonnellate, si usas„sero natanti di 800 e di 1000 tonnellate, come desidera il „Gelpke, fra Venezia e Locarno — che la navigazione italiana „non potrà, con una via combinata navigabile e ferroviaria, „divenire mai veramente efficace per gli scambi interna„zionali.

„I 135 chilometri di ferrovia da Locarno a Flüelen non „daranno mai un affidamento serio, efficace, durevole.

„Sarebbe, infatti, una grande ingenuità da parte nostra „credere che la linea a trasporto misto Venezia-Lago Mag„giore-Locarno-Flüelen-Lucerna-Basilea, lunga chilometri 912, „di cui 135 per ferrovia, 679 per fiumi e canali e 98 di laghi, „possa con un prezzo di lire 20 *almeno* a tonnellata, com„petere in un avvenire più o meno prossimo con le 9 o 10 lire „che pagherà una tonnellata da Rotterdam a Basilea.

„Illusione grande sarebbe quella di credere possibile una „seria ed efficace concorrenza fra il trasporto misto della „linea sopraaccennata anche se arrestata a Lucerna e quello, „tutto per via d'acqua, Rotterdam-Basilea-Coblenz-Reuss-„Lucerna.

„Si avrebbero, su 703 chilometri complessivi, 135 di fer„rovia e 568 di vie d'acqua contro 974 tutti per via d'acqua; „in moneta contante si avrebbero 17 lire *almeno* la tonnel„lata contro 10, al massimo 12 lire.

„Io non vedo, francamente, che la nostra navigazione in„terna possa riescire efficace e durevolmente efficace, all'Italia „ed alla Svizzera se essa non diventa navigazione interna„zionale e costituita *tutta di via d'acqua.*

„Che il problema apparisse, per le risorse degli attuali „sistemi, insuperabile, ne convengo perfettamente; ma ciò „non toglie che sarebbe una grande illusione poter vittorio„samente battere in breccia la concorrenza coi trasporti misti „nei nostri scambi colla Svizzera e coll'Europa Centrale.

„Sono perciò altamente e francamente soddisfatto di „poter dare alla navigazione interna il solo, il vero, mezzo atto, „col quale potrà l'Italia, da Venezia e, meglio ancora, da „Genova penetrare la Svizzera e, attraverso le future vie „d'acqua elvetiche, collegarsi alle reti di idrovie dell'Europa „Centrale.

„E, sono più che soddisfatto d'aver potuto, fra pa„recchi tracciati di idrovie lungamente studiati, constatare „che quello ideato e progettato da Genova pel Lago Mag„giore-Locarno-Flüelen-Lucerna-Coblenz-Basilea, costitui„sca il percorso più breve ed economicamente più efficace.

„Sono più che soddisfatto, dicevo, perchè il risultato dei „miei studi e dei miei progetti i cui particolari quando fra „pochissimo saranno noti, mostreranna tutta l'entità del lavoro „compiuto, sarà, certo adeguatamente apprezzato da codesto „Cantone, dove io — non potrei mai dimenticarlo — ebbi nel „1908 il più largo e sincero incitamento.

„Tanto più sarà apprezzato in quanto il progetto mira „non solo a stringere sempre più i legami di amicizia fra „l'Italia e la Svizzera, non solo a favorire, con vie veramente „economiche, i nostri scambi commerciali, ma anche a dimo„strare la sincera, la vera convenienza per la Svizzera di ve„dere nel maggior porto italiano — Genova — il bacino suo „proprio e per la propria marina mercantile: il bacino **„El„vezia“.**

„Basilea disterebbe dal bacino elvetico chilometri 537; „Lucerna 390; Flüelen 356; Locarno 253.

„Come emerge nessun porto del Nord, nessun porto di „Francia, può offrire alla Svizzera condizioni più favorevoli „come percorso e come economia nei trasporti; *la Svizzera „Meridionale assorge, così, ad una importanza formidabile.*

„Le tariffe che ho determinato con analisi rigorosa, „pei trasporti fra il porto di Genova e il Ticino non an„dranno (calcolando anche *gli interessi del capitale im„pianto) al disopra delle tariffe renane.*

„Costeranno si e no 3 lire la tonnellata, cioè meno „di un terzo di quanto ora si paga e, coi trasporti misti, „si pagherebbe sempre, pel solo tratto ferroviario da Lo„carno a Lucerna.

„Fra Genova e Lucerna il trasporto costerebbe meno „di 5 lire la tonnellata, batterebbe cioè senza dubbio il „trasporto Rotterdam-Lucerna, che costerà sempre almeno „il doppio.“

Dopo tali veramente impressionanti comunicazioni, fatte da una persona seria, competente e superiore a qualsiasi tendenziosità, le quali dischiuderebbero la prospettiva verso una meta abbagliante, come mai osammo imaginare, non resta che attendere pazientemente la pubblicazione, dalla quale dovrebbero risultare confermate e spiegate, in modo da poterle apprezzare.

Epilogo.

L'anziesposto parrebbe almeno bastevole a dare la persuasione che, anche le aspirazioni in materia di navigazione della Svizzera Meridionale Subalpina, sono di tale e tanta importanza e consistenza da meritare non solo la benevole ma passiva attenzione come sin quì, bensì un fervido, largo appoggio di tutti e di ciascuno, nel modo e misura del possibile.

Il problema lungi dall'essere risolto e meno ancora che ciò possa farsi agevolmente (come già pubblicò qualche giornale cittadino, da tempo), richiederà invece immani sforzi e gravi sacrifici cui ogni cittadino ha il dovere di sottostare per il bene della patria, anzi, in concreto caso, come se si trattasse di una vera e propria mobilitazione civile, per resistere alle insidie ed alle sopraffazioni incombenti da ogni parte, pena l'insuccesso, senza ulteriori indugi.

Colà dove si rivaleggia colle nostre aspirazioni, il lavoro di organizzazione fattiva, quantunque già da gran tempo messo in funzione, prosegue e progredisce con ritmo febbrile; contrastiamolo adunque mediante un impulso entusiastico, vigoroso, non limitato ad uno scatto, ma continuativo, tenace; anche quì deve valere come norma; *resistere bisogna, ad ogni costo!*

La vittoria sarà di chi saprà meritarla, tuttavia come già dissi recentemente a Biasca:

fintantochè avremo convinti, disinteressati campioni lungimiranti, di idee larghe, consapevoli degli scopi e della via da seguire per raggiungerli;

fintantochè l'opinione pubblica li sosterrà unanime, moralmente e la popolazione sarà disposta a sopportare oneri ben presto largamente redditizi, rimuneratori;

fintantochè le Autorità Federali, come avvenne recentemente, continueranno ad interessarsi efficacemente a quanto ci riguarda;

fintantochè le Autorità Cantonali si associeranno alle iniziative che emanano dal popolo, raccogliendone consenso generale;

fintantochè conteremo autorevoli, sicuri, validi appoggi e collaborazioni oltr'Alpi ed al di là dei confini di Stato nell'amica Italia, nulla e nessuno avremo a temere, perfettamente convinti che **la nostra è la giusta causa.**

E quando essa sarà trionfata, fra pochi anni, tutto il Cantone muterà di condizioni e d'aspetto; quì, la nostra plaga bellissima, ora prevalentemente agreste, idilliaca lungo il lago, diverrà sede di lavoro intenso e di scambi: fra il centro ferroviario a ponente ed il porto a levante, sorgerà *Metropoli,* imperocchè le questioni piccine che ci sminuzzano, apparendo oggi giganteschi gli ostacoli per eliminarle, saranno state in allora travolte da un impeto irresistibile tale, che ne disperderà persino l'inonorabile memoria.

La conferenza provoca in parecchi punti vivo consenso dall'uditorio ed è alla fine applaudita lungamente.

Il presidente Simona, propone il seguente ordine del giorno:

Riuniti a Comizio pubblico al Teatro, il giorno 30 maggio, i cittadini di Locarno, sentite le esaurienti relazioni sui due importantissimi problemi economici e sociali interessanti tutto il Cantone Ticino;

ringraziando i conferenzieri, appoggiano e fanno proprie le idee svolte, raccomandandone la più larga diffusione a mezzo della stampa, acciò possano divenire l' ***opinione unanime del popolo ticinese,*** *dando così alle nostre benemerite* ***Autorità,*** *l' incentivo ed il mezzo più efficace per farle prevalere mediante un' azione feconda di risultati, nel momento in cui il bisogno ne appare sempre più palese e manifesto.*

Sull' ordine del giorno prende la parola l' onorevole consigliere nazionale Cattori, il quale scioglie un inno alato alle due ardite imprese, riassumendone e lumeggiandone, a modo suo, gli scopi, provocando vere ovazioni, dopodichè esso viene votato entusiasticamente, all' unanimità dei presenti.

Il magnifico Comizio si scioglie alle 4½ pom., lasciando manifestamente efficacissima, profonda impressione in tutti i partecipanti.

UNA FRANCA ESPLICITA PAROLA.

Nella serie di conferenze sin quì svolta in materia di *navigazione interna* da tre membri dell' *A. T. E. A.* furono esposte e lumeggiate sotto vari aspetti, le singole, relative opinioni personali, nella massima parte, sostanzialmente concordanti fra loro, pur non mancando qualche divergenza, in ispecie sopra un punto essenzialissimo, qual è quello se la via d' acqua potrà, o meno, essere spinta attraverso le Alpi.

Ciò per costituire una linea di traffico continuativa, senza interpolazioni ferroviarie, nè conseguenti trasbordi, mutando così d' assai la potenzialità di concorrenza rispetto ad altre soluzioni, al punto da lasciar prevedere, come naturale conseguenza, la *possibilità dell' inversione nella direzione della corrente del traffico principale, in ispecie dei cereali.*

Non è possibile avventare oggigiorno un giudizio qualsiasi al riguardo, mancando troppi elementi essenziali all' uopo, buona parte dei quali si avranno forse invece tra non molto a disposizione, quindi l' Associazione, per proprio conto e come tale, ha sempre sin ora riservato, sia di esprimere e formulare opinione definitiva, o di prendere posizione impegnativa, vincolante, come invece era stato asserito, più d' un anno fa, da un foglio di propaganda milanese, di tendenza preconcetta, strettamente splughistica, avente fra i suoi scopi principali manifestamente, se non esplicitamente, quello di combattere e contrastare con qualunque mezzo, *a priori*, ogni aspirazione non conforme a quel programma.

Infatti, riferendo, in modo gratuito quanto sbrigativo, sulla conferenza Gelpke l' estensore di quell' organo si permetteva di attribuire senz' altro all' *A. T. E. A.* le opinioni svolte dal precitato, circondandole di riserve, lodando invece il dotto discorso, concludendo essere i principii informativi in evidente contrasto con gli interessi dell'Italia, facendo su di essi le più ampie riserve: un *ibis redibis* assai interessante.

Rilevava inoltre che, se l' apertura del traforo della Greina, è sostenuta dai Cantoni occidentali della Svizzera, ciò stà in opposizione al Canton Grigioni ed all' Italia, che sostengono invece in modo tassativo lo Spluga; queste asserzioni, riprodotte alla lettera per non alterarne comunque il significato, bastano a caratterizzare e qualificare il movente della precitata pubblicazione, in perfetta armonia d' altronde con altre che preferiamo risparmiarci dal menzionare, ritenendo ciò affatto superfluo.

Vogliamo, a nostra volta, premettere che non ci pareva proprio del caso risollevare, in questi momenti, la detta *questione ferroviaria*, da noi svizzeri designata *del valico alpino orientale*, ridottasi, come notorio, al contrasto tra Greina e Spluga, la quale già fece spargere mari d' inchiostro, profondere tesori di scienza, scorrere torrenti di eloquenza, d' ogni genere e specie, naturalmente senza arrivare ad un risultato positivo, anche minimo, già assai prima della guerra mondiale, ma le precitate circostanze ci costrinsero a farlo per scopo di rettifica e di difesa.

Nel passato l' orientazione politica delle nazionalità europee, era, in parte, assai diversa dell' attuale; l'Italia gravitava decisamente verso gli imperi centrali, sia politicamente, come economicamente; sotto questo aspetto lo Spluga aveva il significato logico, naturale, di rappresentare un più intimo collegamento coi precitati alleati, dandogli, per detto motivo, comprensibile, decisa preferenza sul rivale.

Rottasi l' alleanza, non solo, ma trasformatasi in aspra, accanita lotta bellica, senza quartiere, a tutta oltranza, cui susseguirà, vogliasi o no, per forza imperativa delle cose, una politica economica conforme, dunque non meno ostile, determinata, la tendenza allo Spluga ha mutato radicalmente di aspetto come di significato, divenendo, per lo meno una questione anacronistica, se pure non rappresenta assai di peggio.

La logica ed il buon senso conducono entrambe alla medesima conclusione: la posizione attuale *durante,* come la futura, *dopo* la guerra, restano profondamente intaccate, anzi addirittura invertite; quelle medesime ragioni politiche, economiche, od altro che potevano, una volta, indurre parte degli italiani a professare idee splughistiche, esigono ora precisamente il contrario, anche da costoro.

In un caso soltanto lo Spluga dovrebbe ancora realizzarsi; come imposizione onerosa degli imperi centrali, qualora trionfassero e volessero così riassoggettare l'Italia al loro dominio.

Tale l' impressione di chi contempla spassionatamente, oggettivamente la questione, ma prevedendo il disaccordo coi propagandisti interessati di Milano, sarebbe oltremodo indicato, quanto istruttivo, sentire al riguardo, quale istanza decisiva, le opinioni degli alleati attuali, i quali lottano cotanto vigorosamente per liberare tutti i popoli dal pericolo della sopraffazione militare teutonica cui, come lo attestano eloquentissimi esempi recenti, susseguirebbe immediatamente quella economica.

Ma lasciamo ora da parte le questioni ferroviarie premature, per quanto annesse e connesse, ritornando esclusivamente a quelle inerenti alla *navigazione interna* per riferire innanzi tutto gli autorevoli giudizi dati dalla Commissione Reale nel 1903, o dai suoi collaboratori, sull' allacciamento del Lago di Como; eccoli senz' altro nella loro integrità, limitatamente all' essenziale.

„Per di più dal Lago di Como a Milano, anche nella „discesa, la navigazione presenta dei pericoli in alcune „tratte del fiume Adda di eccessiva pendenza ed all' im„bocco del Naviglio della Martesana.

„*Meno importante è questa linea, a giudizio della „Commissione che non quella da Milano al Lago Mag„giore, considerata come linea di traffico, e non po„nendo mente agli scopi militari*"; e più oltre:

„Disgraziatamente per ciò che riguarda la trasforma„zione del Canale Martesana e la Fossa Interna di Mi„lano essa implica speciali difficoltà, anche fuori del „campo tecnico, le quali, andando poi a tradursi in que„stione economica, non permettono di trarre dall' utiliz„zazione delle forze idrauliche che vanno a nascere con „le opere di trasformazione quel congruo ed immediato „compenso alle spese che in altri luoghi si è potuto con„seguire, ciò ha fatto mancare pel Naviglio Martesana „l' iniziativa privata per l' esecuzione di opere della spe„cie, nè è dato quindi farvi assegnamento per l'avvenire.

„Le acque del canale Martesana e della Fossa In„terna di Milano servono a tre usi e cioè alla naviga„zione, alla irrigazione ed a scopi industriali.

„Per eseguire i lavori di trasformazione di detti ca„nali, di qualunque natura essi siano, è necessario met„terli in asciutto per un periodo certamente non breve „e che bisogna calcolare non inferiore ai tre o quattro „anni.

„Per tutto questo tempo quindi dovrebbe essere so„spesa oltrechè la navigazione, anche l' irrigazione e l'uso „della forza motrice.

„Alla navigazione sarà però possibile sostituire altri „mezzi di trasporto come pure alla forza d' acqua si „potrà sostituire il vapore.

„Per gli usi irrigui invece la cosa è ben diversa, „perchè lungo il Canale Martesana esistono ben 121 „bocche per mezzo delle quali, con norme sancite dal„l' esperienza e in base a diritti acquisiti da secoli dai „singoli utenti, vien equamente distribuita una rilevante „quantità d' acqua, sovra una estesa zona che in virtù „dell' irrigazione forma una delle più ricche e fertili „plaghe della Lombardia.

„*Dato ciò è facile immaginare di quali incom„mensurabili danni sarebbe causa la sospensione della „irrigazione anche per una sola stagione.*

„Per scongiurare questo danno bisognerebbe proce„dere nell' esecuzione dei lavori lungo i canali, gradata„mente, utilizzando allo scopo i periodi annuali delle „asciutte.

„Queste asciutte hanno però una durata di giorni 28 „naturali continui, il che vuol dire che gli utili si ridu„cono appena a 20, senza tener conto di una seconda „asciutta (che si pratica nell' autunno) perchè troppo „breve.

„*In tali condizioni di cose, quanto tempo sarebbe „necessario per dare l' opera di trasformazione com„piuta?*

„*Quale sarebbe per risultare il prezzo unitario delle „singole partite di lavoro da eseguirsi in simili cir„costanze di tempo e quali garanzie di buona riuscita „si potrebbero avere quando le opere non appena ini„ziate dovessero poi rimanere incomplete ed abbando„nate per la massima parte dell' anno?*

„*Tutte queste considerazioni rendono evidente che „non si può pensare ad una radicale riforma del Ca„nale Martesana per creare una linea che risponda „completamente ai bisogni di una buona navigazione, „ma abbisognerà accontentarsi di semplici opere di mi„glioramento compatibili coi vincoli sopraccennati e „che permettano la navigazione ascendente a barche „aventi almeno l' immersione di m. 1.*"

E finalmente un' ultima citazione di ordine economico:

„Dalle cifre suesposte se ne deduce che il costo „di produzione per ogni cavallo-dinamico viene a rag„giungere la cifra (certo rilevante) di lire 1.452 fra Trezzo „e Crescenzago e lire 5.071 fra Crescenzago e Milano.

„*Con ciò si spiega come lungo il Canale Marte„sana non vi siano mai state domande per utilizza„zione di forze idrauliche, mentre risulta pienamente „giustificato quanto è stato fatto e si stà facendo „lungo il Naviglio Grande* (ossia verso il Lago Mag„giore) *dove il costo del cavallo-dinamico non supera „in media le lire 300.—*"

Dopo esposta la prova officiale, oggettiva, passiamo ad esaminare brevissimamente, siccome lo consente l' assai scarso materiale informativo a nostra disposizione, quali sarebbero invece le aspirazioni del forte gruppo di industriali ed enti a nord e nord-est di Milano, ai quali andrebbero giungendo numerose altre adesioni (cosicchè assecondando la magniloquenza del precitato bollettino di propaganda e la corrispondente ampollosità, gioverà asserire addirittura essere quelle di tutta l' Italia) promotori del nuovo raccordo.

Scherzi a parte, si tratterebbe di costituire, per ora, un consorzio soltanto propulsore dell' esecuzione nell' immediato dopo guerra, di un canale: Milano, Monza, Vimercate, Lecco destinato a prolungare senz' altro, fino alle porte della Valtellina e dello Spluga (naturalmente quando questo valico le avrà dischiuse nella immane barriera alpina) la grande navigazione delle 600 tonnellate che giungerà a Milano dopo costrutta la progettata linea navigabile proveniente da Venezia, secondo studii compiuti da tempo, concludenti in una soluzione „*geniale*", oltrechè asserita, a giudizio di eminenti personalità tecniche, come particolarmente felice.

Riproducendo senza commenti notiamo però subito, a scanso di malintesi, o di equivoci di qualsiasi natura, che non ne fu autore l' egregio, valente quanto modesto, ingegnere Felice Poggi, al quale è affidato invece il canale da Milano al Po, per incarico della città anzidetta.

Evitandosi così la Martesana per realizzare più rapidamente il progetto, il canale condurrebbe a Vimercate, attraverso ricchissima zona industriale, di poi mediante grandiosa galleria sotto l' altipiano brianteo, con ampiezza quattro volte maggiore di quella del Sempione (e che quindi in tempi, condizioni e prezzi normali richiederebbe *da sola* tutta quanta la spesa preventivata) si giungerebbe all' Adda verso Paderno, da canalizzarsi poi sino a Lecco, mantenendo le acque allo stesso livello dal lago di Olginate fino a Vimercate.

Detto tracciato consentirebbe di abbreviare da 68 a 50 chilometri la distanza fra Milano ed il lago, ciò che non ha quasi apprezzabile importanza per consimili mezzi di trasporto, permettendo l' uso di convogli con natanti da 600 e più tonnellate, comprenderà inoltre grandiose installazioni portuarie per le industrie esistenti e per quelle altre che avrebbero espresso l' intenzione di impiantarsi lungo il precitato canale, costituendone l' entro-terra.

Se però non sarà possibile, oltre le risorse locali, aggiungervi quelle di un *potente traffico di transito*, resta indubitato che le enormi spese, sproporzionate ad un obbiettivo così limitato, gravanti, pressochè per intero, sui proventi della navigazione, non diverranno mai, neanche in modesta, tollerabile misura, redditizie.

Viene altresì presunta l' adduzione a Milano di un forte quantitativo d' acqua (semprechè lo consenta la disponibilità del bacino idrografico dopo soddisfatti i diritti preesistenti ovunque, specie nella tratta dell' Adda inferiormente a Paderno e lungo tutto il Naviglio della Martesana) reputato atto a servire benissimo, quasi da solo, a far funzionare anche il canale da Milano al Po, evitando la forte spesa che richiederebbe la creazione di un alimentazione idrica esclusivamente per il medesimo.

Rileviamo di transenna che il veramente prezioso, non mai abbastanza citato bollettino milanese, aveva proclamato, non più tardi del suo numero, dell' ottobre p. p., manco a dirlo, l' allora pure „*geniale*", oggigiorno già ripudiata, idea di ricorrere alle acque del sottosuolo e probabilmente accennasi già persino ad ulteriori ravvedimenti anche circa la del pari un po' troppo affrettatamente presunta ed asserita sufficienza della dispo-

nibilità del Lago di Como, stando a certe notizie, ancor molto vaghe, secondo le quali v'ha chi penserebbe al comodo espediente ausiliare dell'allacciamento del Lago di Lugano, allo scopo preciso di sottrare alcuni metri cubi d'acqua dal corso del Ticino per rimpinguare la scarsa disponibilità dell'Adda; anche quì, fortunatamente, salvo e riservati i diritti che verrebbero senza dubbio fatti valere dai rivieraschi del Ceresio, dagli utenti della Tresa, dal Cantone Ticino e dalla Confederazione Svizzera; una bagattella, a parte altre intenzioni che concernono l'Inn.

Esaurito, forse, con ciò il ciclo dei ripieghi ed espedienti dell'unica „*genialità*" realmente meritevole di detta qualifica, quella di escogitarli man mano che occorrono alla tendenza preconcetta, si tornerà necessariamente al punto di partenza; *la sola soluzione razionale, possibile,* di tutta notorietà e meridiana evidenza, andando a prendere l'acqua per il canale di Lodi dove esiste realmente disponibile, in quantità sufficiente, *una volta proceduto alla sua sistemazione, cioè al Lago Maggiore alimentato da molti altri bacini tributari,* cessando con ciò dai tendenziosi tentativi, sia di protrarre gli studii del suo allacciamento alle calende greche, con una sapiente composizione degli elementi competenti, ma di tendenze diverse, inconciliabili, che costituiscono la Commissione di ciò incaricata, oppure di eliminarlo del tutto, escogitando la soluzione esosa pretesa dal Demanio (malamente dissimulata dietro denominazioni auguste e gentili) mediante i canali Elena e Jolanda, progettati in modo non da servire, ma da precludere la navigazione, nonostante i trattati vigenti.

Quanto venne quì esposto apparirebbe affatto incredibile se non fosse pur troppo vero, d'altronde, riflettendo, appare la *logica, naturale conseguenza dei tentativi perpetrati onde sostituire alla soluzione proclamata principale negli atti ufficiali e negli elaborati dei competenti, altra escogitata da coalizioni particolari, regionali e da mire tendenziose, la quale, se prevalesse per davvero, danneggierebbe tutta quanta la zona subalpina tanto svizzera, che italiana, a profitto di altri stati,* dove invece l'oggettività, la chiara visione dei propri interessi generali supremi, predominano assolutamente, in prima linea, *dando quella soluzione razionale che unicamente può condurre al completo successo* nella lotta di concorrenza.

Sventuratamente oggigiorno a Milano (e quì prendiamo a prestito per l'ultima volta, riproducendola, la fraseologia dell'ormai celeberrimo, inesauribile bollettino) accennano ad imporsi, speriamo almeno transitoriamente, principii che forniscono pretesto di personali monopoli ai furbi della politica, ai *fausses valeurs* del dilettantismo tecnico, che troppo spesso inquinano queste grandi iniziative e son proni all'affarismo più che al pubblico bene; parole d'oro, quanto è addirittura sbalorditiva la disinvoltura di chi le ha scritte.

Ma verrà indubbiamente la reazione; la perspicacia ed il buon senso ambrosiano non si lascieranno a lungo fuorviare ed allora si metteranno irresistibilmente ed adeguatamente a posto uomini e cose; ne abbiamo piena fiducia.

Noi staremo ad aspettare che quell'evoluzione si compia, non però inoperosi, ma sviluppando intanto quelli che riteniamo i nostri compiti, già minuziosamente specificati e resi a tempo noti, reiteratamente, aborrendo dagli intrighi e dalle manovre di retroscena, imperocchè la nostra azione franca e leale non teme, ma necessita invece del vivido meridiano fulgore confertole dall'onestà dei proponimenti e dal fervore nel tendere alla loro realizzazione.

La *cieca* ostinazione di tendere per via, in parte, *cieca,* verso un obbiettivo, oggigiorno e prevedibilmente anche nell'avvenire, totalmente *cieco,* non può destare, ammessa qualsiasi eventualità al riguardo dell'esito, il benchè minimo dubbio, od apprensione; può darsi che il famoso, non poco singolare „*Comitato propulsore*" costituisca soltanto una trovata.... „*geniale*" a scopo di *mise en scène* per servire di spauracchio demoralizzante agli avversari, come di segnacolo confortante agli aderenti e fautori, ma verificandosi anche la ragionevolmente inverosimile eventualità si volesse dare all'attuale montatura consistenza reale, mediante l'effettivo svolgimento di un programma avente la base così enormemente sproporzionata cogli scopi da conseguire ed ai mezzi occorrenti per raggiungerli, le inevitabilmente disastrose, fors' anco catastrofiche, conseguenze finanziarie, verrebbero a gravare, se non certo sui promotori responsabili, su tutti coloro che si lasciarono incautamente lusingare ed adescare da così grossolane quanto fallaci esagerazioni mistificatrici, alterando i termini di un problema eminentemente positivo, delicato, complesso, da risolversi, soltanto da chi dispone veramente della necessaria competenza, in base a lunga costante pratica personale e conseguente esperienza, non acquisibile al certo con sopraluoghi, più o meno affrettati, malgrado lo sfoggio ostentato di una lustra di scienza racimolata ed attinta nelle pubblicazioni altrui la prosopopea ed il tono cattedratico assunto nel farlo, imitato colla più perfetta magistrale *suffisance* ed *aplomb.*

Esposto questo preciso, doveroso, parere sul valore da attribuirsi alla concorrenza destinata ad intralciare o, qualora fosse possibile, a mettere addirittura fuori di combattimento, le nostre, legittime, ragionevoli aspirazioni, esaminiamo con tutta serenità qual è in effetto la conseguente posizione reale, al giorno d'oggi, per quanto ci riguarda, di fronte a chi ha voce in capitolo.

La relazione ministeriale italiana, precedente il disegno di legge contenente i provvedimenti per la linea navigabile Milano-Venezia, si esprime testualmente così: **„in „avvenire poi il canale potrà collegarsi col Lago Maggiore, sicchè „il traffico della Svizzera da Locarno a Venezia potrà avvenire „tutto per via d'acqua, secondo i voti formulati anche recen„temente da un importante sodalizio svizzero"** allusione questa al nostro preciso indirizzo, in riguardo ed a seguito della conferenza Gelpke: nessun accenno invece al Lago di Como, la linea che gli splughisti tendono **„genialmente"** a gabellare come l'aspirazione unanime, o per lo meno autentica, dell'Italia.

Il pieno accordo con Milano circa la necessità del prolungo della navigazione al Lago Maggiore è completo ed esplicito, ammesso, riconosciuto, dall'onorevole Sindaco Caldara, il quale dedica a questo problema la più vigile ed assidua attenzione solerte, come risulta dalle sue dichiarazioni, riprodotte (nella parte essenziale) testualmente nella terza Conferenza sociale; circa alle riserve formulate contemporaneamente esse riguardano la piena libertà di azione di fare, a proprio conto, progetti e prendere accordi con altre Città e Regioni d'Italia, per quanto si riferisce ad interessi degli italiani, il che era, d'altronde, cosa affatto ovvia, nè, a rigore, abbisognava, di venir confermata; noi stessi vi abbiamo attribuita l'interpretazione della più assoluta reciprocità e ne approfitteremo sempre largamente, con vantaggio dell'intento finale.

Tutti sanno ormai che l'onorevole Sindaco Caldara è persona affatto indipendente dalle consorterie, le quali pur troppo esercitano ancora grande influenza nella città di Milano; non resta compromesso da impegni preesistenti, nè può reputarsi vincolato da precedenti di fronte alla questione del valico alpino ferroviario dello Spluga e nemmanco da relazioni cogli interessi teutonici che indubbiamente vi si connettono, al punto, come fanno altri, di subordinarvi quelli vitali italiani, sia soltanto per spontanea personale convinzione, o per imposizioni ed adescamenti provenienti dall'estero.

Anche l'**Ufficio Tecnico Speciale** ci fu largo di informazioni, quanto le circostanze lo consentivano, fornendoci taluni dati essenziali che ci misero in grado di predisporre di conformità tutti i nostri studii: malauguratamente le difficoltà belliche impediscono quel maggiore, continuativo e più intimo contatto atto a dare a questo accordo la massima efficienza possibile, nonchè una corrispondente speditezza.

Il Piemonte si era già nettamente pronunciato a favore delle nostre aspirazioni, in modo solenne, nel 1910; per quanto nel frattempo furonvi a deplorare pe.dite dolorose, come ad esempio quelle dell'ing. Dogliotti e del generale Bigotti, del quale, al 5 corr.e, ricorreva il primo anniversario, uomini egregi, caldi, convinti, tenaci patrocinatori di codesta unione, nel comune, reciproco interesse, pure abbiamo motivo e ragioni di credere, essersi appieno ed inalterato, conservato tale stato di cose.

Anzi, manifestazioni recenti, di svariata natura, provenienti da enti, come da cospicui personaggi, ci confermano nella piena fiducia che detti interessi del Piemonte e nostri, si mantengono tuttavia e si manterranno sempre perfettamente identici, così da meritare il più strenuo, reciproco appoggio.

Anche da **Mantova** fervida ed operosa, d'onde va attesa, unitamente con **Cremona** la soluzione definitiva, mediante l'attuazione del grandioso progetto Averone, mentre le manifestazioni di **Venezia** causa le terribili, minacciose fasi della guerra, rimasero allo stato platonico, ma sempre nel senso del miglior interessamento, come pure era avvenuto a **Genova**, alcuni anni or sono, abbiamo tuttavia motivo di credere ad una prossima, più intensa ripresa di rapporti; — delle altre minori località non è il caso di referti specificati relativi, basterà l'esposto per qualificare come **ottime le nostre relazioni coll'Italia**, nonostante gli sforzi e gli intrighi di taluno per intorbidarle.

Nella Svizzera sotto questo aspetto sussistono i migliori rapporti di solidarietà con **tutte le principali Associazioni congeneri ed affini; i Governi Federale e Cantonale** ci sono larghi di appoggi morali e materiali; tocca ora **alla popolazione ticinese** dimostrarsi all'altezza della situazione, con uno slancio di solidarietà tale, da potersi dire esservi **una volontà sola**, imperocchè allora riuscirà irresistibile, travolgente.

Aggiunta integrativa.

L'articolo precedente, scritto, per la parte che riguarda il **canale Milano-Lecco**, sulla scorta di informazioni incomplete, quali potevano desumersi dai referti sommarii dei giornali politici quotidiani, in modo quindi da consigliare un prudente riserbo, era già composto in stamperia, quando, sui primi del mese corrente, veniva diffuso ovunque nella Svizzera, in tutt'affatto prodigalmente signorile misura, il numero 8 del bollettino di maggio: **Navigazione interna**, organo di propaganda dell'**Associazione Nazionale dei Congressi di Navigazione**, in Milano.

Naturalmente ciò deve avere scopi e tendenze speciali, determinati, principale fra essi quello di costituire una levata di scudi contro l'opinione sempre più diffondentesi, poichè di molta verosimiglianza, che la prima fucilata sparata nella guerra italo-teutonica, avesse ferito a morte lo splughismo.

Questo giudizio è forse stato alquanto intempestivo, abbenchè la sussistenza e la gravità del colpo sono innegabili; l'esito, se più o meno letale, andrà ancor atteso.

Spiegabilissimo quindi il tentativo di ristabilire lo *statu quo ante* da parte dei fautori, sebbene oltremodo difficile, malgrado circostanze del momento transitorie sembrerebbero dare i migliori affidamenti, d'ambo i lati del confine; invece mancano troppe condizioni essenziali, di primo ordine, morali e materiali, per l'attuazione di un progetto cotanto gigantesco come il traforo dello Spluga, a parte l'esito malsicuro quando la nuova orientazione economica estrinsecherà i suoi risultati in piena efficienza.

Altrettanto e più spiegabile la reazione con ciò provocata, in quanto, oltre le ragioni fatte valere prima della guerra, di natura intrinseca, altre poderosissime sopravvennero ora a rinforzarle di rincalzo, in misura tale da aumentarne d'assai l'efficacia e grandemente favorirne, anzi accelerarne la massima diffusione, aggiungendo alla forza persuasiva delle argomentazioni positive, quelle emozionali, assai più facilmente accessibili delle prime nel sentimento popolare, vibrante di schietto e puro patriottismo, nemmeno attenuabile da concezioni di tornaconto affaristico, se fosse possibile.

Una disputa del genere dovrebbe però rimanere ognora entro i limiti della più cavalleresca lealtà, dando il buon esempio coloro che si ergono a campioni e portavoce, acciò tal linea di condotta mantenga inalterata la serena visione degli interessi vitali dibattuti indispensabili a determinare l'opinione prevalente non già per imposizioni di un gruppo d'interessati, sorretto da appoggi regionali, ma l'ondata travolgente dell'opinione pubblica, veramente generale, alla quale soltanto può attribuirsi il diritto di parlare in equivalenza dello Stato.

Quando apparve nel maggio 1917 il primo numero del precitato organo di propaganda, contenente un referto marcatamente e volutamente tendenzioso al riguardo della nostra prima conferenza sociale, era stato domandato, nel modo più cortese, reiteratamente, con insistenza la rettifica, conforme a verità, limitata ad alcuni appunti oggettivi, da formularsi in modo tale che ammettesse il consenso di tutti gli interessati; richiesta lecita ed onesta a farsi, quanto era doverosa da accordarsi, senza ricorso a leggi più o meno vigenti ovunque, bensì alle consuetudini dei paesi civili.

La risposta avutane, cortese nella forma, rimase negativa nella sostanza, precludendo con ciò la via ad una lecita difesa; altri fatti e circostanze che si potrebbero documentare colla massima facilità, ricorrendo alle corrispondenze intercorse, confermarono il partito preso della più assoluta intrattabilità, impedendo lo stabilimento di quei buoni rapporti indispensabili per un fecondo lavoro in comune, sia pure su basi di accordo transitorio limitate al possibile.

Oggigiorno poi, il noto redattore dell'organo di propaganda, giovandosi della circostanza ch'egli, **prima del 1913**, potè entrare a far parte di parecchie associazioni della Svizzera tedesca e romanda, al punto di assicurarsi il *record* del genere, divenne in grado di conoscere dove deve dirigersi la sua opera sistematica di propaganda.

Noi qui, sia per temperamento diverso, come privi affatto di simpatia per cotali sistemi equivoci, non diverremo mai in grado di controbilanciare, a parità di condizioni, quell'azione, bensì ci limitiamo a lasciarne il compito ai nostri valenti consoci italiani, se ed in quanto lo ritengano del caso, astrazion fatta da provvedimenti eccezionali diretti, di fronte ad enti importanti che potessero interessarci, od a spiccate personalità, degne di particolare attenzione riguardosa.

Nel buon tempo antico vigevano consuetudini della più squisita cortesia, persino fra i combattenti; senza pretendere maggiormente della reciprocità, il Bollettino dovrebbe fornire a noi, come coll'elenco testè pubblicato dei nostri soci lo demmo a lui, il mezzo di contraporre alla sua, la nostra propaganda; ciò proverebbe che non temendo affatto le ragioni avversarie intendiamo solo discuterle, in modo leale, ma in pari condizioni come lui.

Se però invece di combatterci per dissensi oggigiorno per lo meno prematuri, italiani e svizzeri tendessimo, allo stato attuale delle cose, **a realizzare, al più presto, l'unica soluzione per via d'acqua del diretto raccordo fra i due stati; quella del Lago Maggiore, verrebbero con ciò tutelati comuni interessi, seriamente minacciati dalla concorrenza estera.**

Mancando un'intesa al riguardo, l'Italia potrà dare soltanto un'efficienza limitata alla propria navigazione interna, ridotta al commercio ed industrie locali; la Svizzera avrà invece l'alternativa di intendersi con altri stati, i quali si addimostrerebbero certo assai più chiaroveggenti.

In allora il traffico dei valichi alpini non solo, ma, per ripercussione, anche quello dei principali porti di mare italiani, subirebbero riduzioni ed i secondi perdite dell'entro-terra in modo indeterminabile nella loro definitiva entità; basti citare quel regresso che si appalesa in modo impressionante, circa il porto di Genova, a parte quanto va attribuito alle conseguenze transitorie della guerra.

Quindi se la voce della ragione non saprà imporsi a fissazioni anacronistiche senili, nonchè all'opera in loro appoggio prestata per convenienze personali, a parte le esigenze insaziabili dell'affarismo industriale ed all'atavismo tradizionale regionale, le conseguenze saranno disastrose: *caveant consules!*

Noi abbiamo fatto tutto il nostro dovere ed esposte le ragioni del contegno; aspettiamo adesso risposta, riservandoci fin d'ora, a seconda di essa, compresa l'eventualità che si preferisse non darcela, di completare, al bisogno, con quant'altro reputeremo del caso, imperocchè possiamo già dichiarare: tutto ciò che abbiamo asserito, o lo dovremo ulteriormente di poi, siamo perfettamente in grado di documentarlo, in modo inconfutabile.

Annesso alla 2ª Conferenza: due tavole grafiche.