

E. — SUL TAGLIO DELL'ISTMO DI S. EUFEMIA.

*Osservazioni del socio cav. S. RAINERI.*

Nel *Capitan Fracassa* dell'8 gennajo p. p. è pubblicata una lettera dell'onor. A. Fazzari al Senatore Morandini, nella quale si propone lo scavo di un canale per il transito delle navi dal Golfo di S. Eufemia al Golfo di Squillace.

La lettura di questo grandioso progetto, per quanto si tratti soltanto di una prima idea, non riuscì punto a convincermi della sua generale attuabilità. Mi sia permesso di esporre a questo proposito alcune poche osservazioni.

Se i Romani abbiano un tempo tentato il taglio, che ora propone Achille Fazzari, di un canale, cioè, fra i Golfi di S. Eufemia e di Squillace, io non so, ma non è certo inverosimile. La navigazione era allora ben diversa dall'attuale. Le piccole triremi amavano di navigare in acque tranquille e il desiderio di evitare mari difficili, e soprattutto le forti correnti dello Stretto di Messina, coi pericoli esagerati delle leggende di Scilla e di Cariddi, potevano far carezzare l'idea di un canale fra il Tirreno e lo Ionio, quando questo canale non poteva costare che l'impiego di un certo numero di schiavi e non poteva avere che uno scopo eminentemente militare; come politiche dovevano essere le considerazioni che, secondo lo stesso Fazzari, potevano indurre Gioacchino Murat a pensare a qualche cosa di simile.

Ora, dice il Fazzari, non si tratta che di dar vita unicamente ad una impresa commerciale. Egli propone adunque di aprire un canale, s'intende un canale largo quanto quello di Suez, fra i due mari, utilizzando i letti dei fiumi Amato e Carace e congiungendoli sotto Tiriolo, al punto detto il Falaco. Se non isbaglio, in quel punto, che dev'essere il più basso della Gola di Nicastro, i due fiumi son distanti un paio di miglia. Del resto la Gola di Nicastro è a 250 metri sul livello del mare, ed io non so come s'intenda di rimediare a questo inconveniente, se cioè si voglia fare un canale a chiuse oppure un canale a livello; imperocchè in quest'ultimo caso si dovrà eseguire un taglio assai considerevole, mentre le acque dei fiumi stessi, i quali si vuole utilizzare, costituiranno un pericolo permanente per la sicurezza e manutenzione del canale.

Ma dove avrei bisogno di maggiori schiarimenti è sull'argomento dei vantaggi che ne debbono venire alla navigazione per l'abbreviazione delle distanze.

Nella lettera che propone la grande impresa è detto, che i bastimenti i quali transitano fra Alessandria e Brindisi troveranno maggior convenienza ad approdare a Squillace, « perchè questo golfo in confronto di Brindisi è più vicino ad Alessandria d'Egitto, di 200 chilometri. »

Ora io tralascio di citare le ragioni tecniche che l'on. Fazzari adduce per dimostrare che la seconda navigazione è più facile della prima; ma oserei chiedere come fu misurata quella distanza, se la differenza reale non è veramente che di circa *venti* miglia, pari a chilometri 37, e quali ragioni esistono per deviare, a favore di Squillace, tutte le navi dirette a Brindisi, Bari, Ancona, Venezia e Trieste, per condannare merci e passeggeri a uno straordinario e costoso percorso ferroviario.

Ma nella proposta di cui parliamo si mettono in vista anche altri vantaggi. Si dice che i bastimenti, i quali « vengono dall'Oriente nel Mediterraneo (cioè nel Tirreno) e viceversa, risparmiano 400 chilometri di percorso ». Ho voluto prendere anch'io il compasso, ed ecco che cosa risulterebbe dalle misure mie:

1° Che, ammessa la lunghezza del canale di 37 chilometri, la minore percorrenza fra Napoli e Porto Said si riduce a miglia 17, pari a chilometri 31 1/2, in favore del canale;

2° Che da Napoli all'Istmo di Corinto l'economia di percorso è eguale a miglia 32, pari a chilom. 58;

3° Che da Napoli a Santa Maria di Leuca, per le navi dirette in Adriatico, per le quali solamente il canale avrebbe la massima efficacia, il minor percorso si riduce a miglia 47, pari a chilometri 85.

Or si può domandare, quale nave addetta al cabotaggio lungo le coste italiane, vorrà pagare un diritto di pedaggio ai proprietari del canale per privarsi delle risorse che offrono al commercio marittimo i porti di Reggio, di Messina e di Catania, situati sulla rotta dello Stretto.

Dove sono i quattrocento chilometri abbreviati?

Non capisco poi che vantaggio possano trarre dal Canale calabrese « i bastimenti che, uscendo dallo Stretto di Gibilterra, sono costretti a toccare Marsiglia, Genova e Napoli, i quali dovrebbero trovare grandissima economia di tempo a traversare il canale in parola ».

I vari dubbi che abbiamo qui sollevati e che ci sembrano di non poco peso, serviranno almeno a dimostrare, come la proposta di cui ci occupammo non possa ancora riguardarsi come sufficientemente studiata.