

na eco nei dibattiti consiliari, essendo divulgate e conosciute entro un ristretto ambito tecnico-ingegneristico e non maturate entro un più generale interesse locale per lo sviluppo della navigazione interna³⁶. Tra i vari progetti il solo a godere di una più ampia eco fu quello dell'ingegnere Gaetano Cappuccio che, negli anni sessanta dell'Ottocento, ipotizzò il collegamento del Po con il mar Ligure attraverso un canale navigabile che da Albenga, passando in galleria sotto il colle del San Bernardo, correndo lungo la valle del Tanaro e lambendo Mondovì, raggiungesse Torino, città che avrebbe così assunto connotati che oggi paiono surreali: «questa città diverrebbe pel nuovo canale ciò che tra poco sarà Ismailia per quello di Suez, stazione cioè intermedia e principale per le navi, che correranno dall'uno all'altro mare, emporio del commercio e dell'industria della valle del Po, e segnatamente di quella parte, che si stende dalle Alpi al Ticino. Quindi un ampio bacino ad uso di porto, e un altro in servizio dei docks, che sono già in costruzione, oltre al bacino naturale del Po, al disopra della steccaja del canale Michelotti, ampiissimo e adatto al libero movimento delle navi: quindi ancora canali secondari di comunicazione colle singole ferrovie, ed altri conduttori dell'acqua agli opifici ed alle industrie testè progettate a rendere stabile e sicura la condizione economica della Città, cui fu reale e gravissimo danno lo inconsulto trasferimento della Capitale in altra sede, che non è Roma»³⁷. Tale immagine chiude idealmente la fase delle utopiche progettazioni ottocentesche maturate entro un contesto politico-istituzionale locale silente e apparentemente disinteressato all'ipotesi di destinare le risorse idriche della città a via di comunicazione ad ampio raggio e costituisce un *trait d'union* con la successiva fase in cui il dibattito sui possibili sviluppi della navigazione interna non si limita al ristretto ambito tecnico, ma assume un'eco e una risonanza di portata assai più rilevanti.

TORINO E LA NAVIGAZIONE INTERNA NEL PRIMO NOVECENTO. Gli anni ottanta dell'Ottocento segnano in Italia il momento in cui il tema della navigazione interna diviene oggetto di un ampio dibattito che raggiunge il suo apice nel primo decennio del Novecento, prima del definitivo tramonto. In questo periodo si registra infatti un «vero e proprio risveglio del problema della navigazione interna, da un letargo il quale faceva poco onore all'Italia»³⁸: è quella che è definita dal generale Lorenzo Bigotti, consigliere del comune di Torino ed esponente di riguardo nella sensibilizzazione in Italia sul tema della navigazione interna, la fase di preparazione, che segue a una prima «che si può definire *vox clamantis [sic] in deserto*»; a

unire Torino col il mare Ligure mediante canale navigabile. Comunicazione presentata al Comitato Locale Torinese per la navigazione interna, Roma: Società tipografico-editrice nazionale, 1906 (estratto da «Rivista Tecnica», VI (1903), fasc. 9); da LORENZO BIGOTTI, *Etude sur un projet de creation d'un reseau navigable en Italie: communication presentée au Congrès du sud-ouest navigable de Toulouse*, Toulouse: E. Privat, 1904; da CARLO FEDERICO BONINI, *La navigation intérieure dans le haut Piémont*, Toulouse: E. Privat, 1906 (estratto da *Compte rendu des travaux du IV^e Congrès du Sud-Ouest Navigable*, Beziers, 1906); da CAMILLO ARIMONDI, *Studi per un canale navigabile dal Mar Mediterraneo alla valle padana*, Torino: Litografia Fratelli Gili, 1907, pp. 1-23.

³⁶ Il collegamento idroviario tra mar Ligure e Piemonte è operazione considerata fattibile dal punto di vista tecnico dallo stesso generale Mattei, un riferimento che diventò imprescindibile nel dibattito tecnico-politico degli anni successivi: EMILIO MATTEI, *La navigazione interna in Italia*, Venezia: Tipografia della società di mutuo soccorso fra compositori-tipografi, 1886 e CESARE TUCCIMEI, *La navigazione interna in Italia*, in «Annali della Società degli ingegneri e degli architetti italiani», VII (1892), fasc. 5, pp. 383-405.

³⁷ FELICE GARELLI, *Sul progetto d'una linea di navigazione interna fra i due mari Adriatico e Mediterraneo: lezione pubblica detta in Mondovì*, Mondovì: Tipografia Pietro Rossi, 1865, p. 17 e GAETANO CAPPUCCIO, *Torino porto di mare: progetto di una linea di navigazione interna fra l'Adriatico ed il Mediterraneo*, Torino: Stamperia dell'Unione Tipografico Editrice, 1865. Sul progetto del Cappuccio si veda SERENA TIDDIA, «Torino porto di mare». *La navigazione fluviale e i progetti di porto fluviale a Torino*, in GIANCARLO MOTTA, CARLO RAVAGNATI (a cura di), *Alvei meandri isole e altre forme urbane. Tecniche di rappresentazione e progetto nei territori fluviali*, Milano: Angeli, 2008, pp. 281-299.

³⁸ Si veda ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1906, verbale del Consiglio comunale del 26 ottobre 1906, § 5, p. 1257, in una seduta in cui il tema è dibattuto a lungo e con grande partecipazione.