

gli scali delle due cave attigue per depositarvi i massi di scogliere successivamente occorrenti all'opera del molo. Non credo che vi sia verun porto in Europa che abbia tanta opportunità di lavori, con questo sistema, come quello di Genova. Il deputato Pareto sa meglio di me di qual volume si possono cavare le pietre. Se ne cavano di 20 e di 28 metri e di maggiori dimensioni. Non so quindi perchè convenga far pietre artificiali.

Tornando a ciò che egli disse sulle opere che feci eseguire al porto di Malamocco, dirò che ebbi anche gli stessi contrasti, si asserì che il molo essendo spinto così avanti in mare l'ultima parte di esso sarebbe stata soggetta a tali impeti delle burrasche che non avrebbe resistito; nulladimeno io tenni saldo nel mio sistema, perchè coll'altro si sarebbe causata una spesa così grave che non poteva lusingarmi fosse adottato. Il molo si è fatto, ha 2200 metri circa di lunghezza; le scarpe si sono alquanto, ma non molto, distese, ed il molo esiste perfettamente.

Per tutte queste circostanze io assicuro l'onorevole Pareto che l'opinione del Governo è stata sodamente maturata ed è conforme al parere degli uomini più competenti consultati a Genova.

Riassumendomi, mi limito a dire che il progetto sarà presentato dal ministro delle finanze; l'esperienza poi ci dimostrerà successivamente la convenienza o la necessità di prolungare l'opera ulteriormente; basti per ora che i lavori che si intraprenderanno siano tali da non impedire che l'opera si possa estendere maggiormente.

Quanto al selciato della strada alla lanterna, ripeterò quello che ho detto altre volte, che io non posso credere che sia sensibile nel porto l'alzamento del suo fondo cagionato dall'addizione del fango della strada, poichè il fango si porta via, ed il poco che ne rimane, quando anche venga travolto nel mare, può alzare il fondo non già di una certa quantità di centimetri, ma di millimetri soltanto. Vi sono condotti che chiamansi gabbioi (che erano stati abbandonati da lunghissimo tempo e che si sono dovuti espurgare), da cui si sfogano materie che possono colmare il porto; ma, nelle condizioni di Genova, questo inconveniente è assolutamente inevitabile, indi la necessità, che manifestasi in tutti i porti mantenuti artificialmente, di una riparazione continua, la quale in fine de' conti non torna poi tanto grave.

La spesa del selciato non sarebbe opportuna nello stato attuale delle cose, stantechè per l'apertura della ferrovia verrà a diminuirsi di molto il grande consumo di ghiaia che si è fatto finora per questa strada. Non dubito che il suolo di questa strada si potrà tenere in avvenire praticabile con molto maggiore facilità.

ISOLA. Signori, io aveva già divisato di dire qualche parola sul prolungamento del molo di Genova, allorchè ne fui prevenuto dall'onorevole deputato Pareto. Aggiungerò quindi qualche osservazione, soltanto in appoggio di quanto dal medesimo si è esposto, relativamente a quest'interessante soggetto.

Intesi gli schiarimenti dati dall'onorevole ministro dei lavori pubblici sui vari modi e sulle idee che si hanno per la esecuzione di quest'opera, non entrerò però nel merito di questi vari metodi circa l'estensione del prolungamento di questo molo, nè circa al sistema che si dovrà per tal uopo seguire, vale a dire se si dovrà effettuare per casse, o per mezzo di gettate e di scogliere, o con altro modo qualunque, nè circa ai ritrovati e suggerimenti dell'ingegnere Randell per combinare la maggiore sicurezza del porto colla minore spesa; tutto questo appartiene alla parte tecnica che io non

conosco, e di cui perciò non posso assolutamente parlare; d'altronde sarebbe un soggetto preposterò e fuori di proposito. Dirò soltanto che, da quanto testè disse l'onorevole ministro dei lavori pubblici, parmi che il progetto di prolungamento di quel molo possa andare unito e combinato con quelli di altre opere.

Qualunque sia l'utilità di queste altre opere, mi spiacebbe moltissimo di vedere quella del prolungamento del molo andare collegata e dipendente dalle medesime.

È verissimo e convengo che qualunque opera si faccia nell'interno del porto, sia di *dock* sia d'altra natura, e che potrà facilitare l'approdo e lo sbarco delle merci, non avrà e non raggiungerà mai quel grado di utilità che deve avere, finchè non sia fatto il prolungamento del molo; ma sostengo che questo prolungamento, per se stesso, presenterà tali e tanti vantaggi, ed è di tale importanza che non sarebbe conveniente il renderlo dipendente dall'esecuzione di altre opere, di altri progetti. Queste altre opere, questi altri progetti possono presentare delle difficoltà, dei ritardi, delle eventualità che ne prolunghino oltremodo l'attuazione ed il compimento; l'opera invece del prolungamento del molo è opera semplice ed unica, non ha bisogno che della volontà energica della nazione. Qui non ci entra che il puro interesse pubblico, senza nessun riguardo all'interesse ed alla speculazione privata.

D'altronde noi potremmo stare senza qualche altra opera interna nel porto, ma assolutamente noi non possiamo stare senza il prolungamento del molo. Io sono di fermo parere, che da quest'opera dipende l'averne i vantaggi che si devono, e con ragione si possono sperare dagli immensi sacrifici che lo Stato ha fatto, e che ancora dovrà fare per prepararsi quelle linee di strade ferrate che debbono unire tutto il centro ed il settentrione dell'Europa a noi e portarci, sotto questo rapporto, la primazia del commercio. Io sono di sentimento e credo che, senza il prolungamento del molo, noi non potremo trarre profitto della prossima rivoluzione commerciale che è imminente e che ben presto si farà sentire in tutta l'Europa; sono di fermo sentimento che non potremo mai trovare un modo di ristabilire l'equilibrio delle nostre finanze, se non attivando questo mezzo, il quale unicamente ci deve assicurare la supremazia del commercio.

Il porto di Genova, allo stato in cui si trova, non può assolutamente supplire ai bisogni del sempre crescente commercio. Se noi lo vogliamo veder fiorire, dobbiamo procurare che le nazioni apportino un tributo sempre più progrediente al porto di Genova nelle loro relazioni commerciali con noi. Ma queste nazioni non possono avere alcuna sicurezza allo stato attuale del porto.

Il porto di Genova, prolungato a quel punto che sarà giudicato conveniente, diventa da sè stesso un *dock* naturale, sarà il *dock*, si può dire, di tutte le nazioni; perchè, ridotto al punto da rendere tranquillo quell'immenso bacino, da preservarlo dal furore delle onde, da un'estremità all'altra dei due moli in tutta l'immensa periferia di quel porto, dappertutto si potranno avere comode calate per imbarcare le merci, e la città di Genova presenterà i vari elementi di un emporio commerciale.

Noi abbiamo preparate le cose in modo che la linea della strada ferrata da Genova a Torino vada ben tosto ai piedi delle Alpi, che sorpassi in Savoia, che dalla Savoia si stenda in due rami in Francia e nella Svizzera occidentale, con metteri quasi in contatto colla Francia, col Belgio, coll'Olanda e colla sponda sinistra del Reno.

Noi portiamo al lago Maggiore la nostra strada da Alessan-