

getto di legge che discutiamo, o debba almeno sospenderlo.

**PRESIDENTE.** Il ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

*Voci.* A domani! a domani!

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Sarò breve.

*Voci.* Parli! parli!

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Io non risponderò minutamente a tutte le osservazioni fatte dall'onorevole Cabella principalmente contro il discorso che io ho pronunciato ieri l'altro in questa Camera; mi limiterò ad alcuni punti principali, ed innanzitutto farò presente che quando io ho detto che i porti di Marsiglia e di Bordeaux ed altri porti di Francia e d'Italia non avrebbero certamente desiderato di avere associata nello stesso porto la marina mercantile alla marina militare, io ho detto tale verità che credo sia riconosciuta da tutti.

Nè vale il dire: questi porti non avevano prima una marina militare. Se fosse possibile l'unione delle due marine, se fosse utile per un porto, essa sarebbe certamente desiderata anche da quelli che non l'hanno avuta antecedentemente.

Restringendomi però a quanto egli accennò circa il porto di Venezia, gli farò avvertire non essere esatto che l'arsenale di Venezia, amplissimo quale è, si trovi nel porto di Venezia. L'arsenale di Venezia è nelle lagune. Ma l'onorevole Cabella non deve ignorare che queste lagune si estendono per oltre cinquanta chilometri con una larghezza dai dodici ai quattordici. In questo spazio vastissimo vi sono alcune bocche, le quali costituiscono i porti; nell'interno vi sono canali numerosissimi, mantenuti a grande profondità o artificialmente od anche naturalmente, e in essi prendono sede le navi da guerra e del commercio. Dunque il porto di Venezia è lontano niente meno che dodici chilometri dall'arsenale costruito in una delle tante isole sparse sulla laguna, molte delle quali furono unite per formare Venezia; e questa stessa isola, su cui è l'arsenale, è da un ponte unita alla città. Non si può adunque asserire che l'arsenale sia nel porto di Venezia, quando invece questo è a Malamocco. L'arsenale pertanto, trovandosi nell'amplissimo spazio della laguna veneziana, non può, quantunque immensamente vasto, turbare nè punto nè poco il commercio.

Quanto alla poca importanza che egli attribuisce ai lavori fatti nel porto di Genova, io mi permetto di osservargli che, quand'anche le 700,000 lire spese per quelle opere che si andarono accennando in dettaglio fossero le sole, certamente non sarebbero poca cosa, se si considera che non si spesero che dal 1853 in qua, e se si raffrontino a quanto venne eseguito prima di dette opere, quando le costruzioni del porto di Genova erano affidate all'amministrazione municipale di quella città. D'altronde egli non ha parlato che delle opere minori, le quali vennero costrutte o sono in corso di esecuzione, vale a dire delle diverse calate, dell'ampliamento di vari

punti, ma ha dimenticato che si diede, non ha guari, ad appalto per un milione e mezzo circa il prolungamento del molo nuovo.

Oltre di ciò, io ho accennato ad altre opere che si sono fatte nell'interesse di Genova, ed a tale riguardo non credo d'avere esagerato, perchè anzi ho ommesso di citarne alcune, le quali sventuratamente, se non sono venute a buon fine, non fu certamente a colpa del Governo.

Tutti sanno che il Ministero ha domandato 10 milioni di sussidio per la ferrovia del Luckmanier, che il Parlamento glieli accordò e che non si deve sicuramente imputare al Governo se tale impresa non ebbe sinora esecuzione. Ciò di cui posso accertare l'onorevole Cabella si è che, se vi fu impresa per la quale il Governo si sia dato cura per assicurare la riuscita, si fu quella del Luckmanier. Esso mandò suoi rappresentanti in Svizzera per trattare quest'affare (e vi sono onorevoli membri di questa Camera i quali possono attestarlo); un felice avviamento già vi era, ma tutte le cure del Ministero ruppero contro le crisi finanziarie e politiche che sopravvennero e che indussero la società, che a tal uopo già si era formata, ad abbandonare l'impresa, perdendo anche il deposito che aveva fatto. Ma di questo certamente non può essere appuntato il Governo, tanto più che esso attualmente ancora fa ogni sforzo per tentare di richiamare a vita quest'impresa.

Vi avrei anche potuto parlare dei grandi sacrifici che lo Stato era disposto a fare per favorire la società della navigazione transatlantica; e, se questa società è minacciata di cattivo esito, tutti i Genovesi di buona fede potranno attestare se ciò sia avvenuto per colpa del Governo.

Quanto agli scavi del porto, l'onorevole Cabella ha voluto mettere in non cale quanto si è fatto, allegando che, se per tre metri fosse stato eseguito lo scavo in alcune superficie e si dovesse estenderlo a tutto il porto, si richiederebbero cento anni. Ma io lo prego di considerare che non tutto il porto ha bisogno d'essere scavato; lo prego di badare che lo scavo fatto si fu per più della metà nel fondo primitivo; e questo è un notevole vantaggio recato alla condizione del porto.

Io poi non asserii che in tutti i luoghi ove si è scavato possano avvicinarsi i bastimenti di grande portata, ma indicai in quali siti ciò si verifici; e questo è dimostrato facilmente a chiunque vada a riconoscere come tali bastimenti si avvicinino ad alcune calate e ponti, e come, per esempio, possano entrare nel Mandraccio, mentre prima non vi entravano che piccole barche. Io non dissi che si sia fatto tutto e che non siavi bisogno di maggiori mezzi; io stesso lo riconosco: ma questo sarà forse buon argomento per mettere in non cale quanto abbiamo fatto, massime dopo tanta trascuranza antecedente? Non mi pare.

Egli poi parlò del pregio in cui teneva Genova la conservazione della darsena e mi appuntò d'avere tenuto poco conto di quell'importanza che giustamente attribuisce Genova alle sue antiche glorie; sembra che