

dovremmo spendere forse più che se si dovesse fare tutto di nuovo, imperocchè i blocchi gettati alla rinfusa e non collegati, se ne andranno ad ogni burrasca; ed il coronamento non si potrà più fare senza nuove gettate molto considerevoli.

Ma per la navigazione si faccia, o non si faccia, il porto-canale rimane e rimarrà anche facendo niente per molti anni in condizioni tali da servire larghissimamente alla navigazione tanto della marina militare quanto della marina mercantile.

Altro è poi quello che riguarda i canali di comunicazione fra il porto-canale di Malamocco e la città di Venezia. Assolutamente oggi non servono questi canali; oggi assolutamente Venezia non ha porto, quando un porto si voglia intendere costituito non solamente da un porto di rifugio, ma da un insieme per cui i bastimenti possano entrare al sicuro venendo dal mare, escire parimente al sicuro, andare al luogo dove devono fare le loro operazioni; giacchè infine i bastimenti non vanno in un porto per fare delle passeggiate. Essi ci vanno, se sono bastimenti militari, per raddobbarli, per fare le operazioni che si debbono fare negli arsenali; se sono mercantili, ci vanno per fare le operazioni di carico e discarico di merci; e quindi bisogna che possano andare in una città, e non in un porto-canale cinto da ogni lato dalle acque.

Il porto di Malamocco essendo a 12 chilometri circa dalla città, ognuno capisce che non è una grande utilità per Venezia quella di avere dei bastimenti a 12 chilometri dagli scali, dai magazzini, dalle strade ferrate, dalle località dove si fanno tutte le operazioni commerciali. Venezia non è nella condizione degli altri porti, ove porto e città fanno una cosa sola; Venezia è nella condizione d'avere il porto a 12 chilometri dalla città; ed ognuno capisce come l'escavazione dei canali tenda precisamente a mettere in comunicazione il porto colla città e coll'arsenale.

Relativamente poi a quello che l'onorevole Monti diceva, che quest'opera ha unicamente un interesse per la marina militare, dirò che certissimamente l'interesse per la marina militare è massimo, inquantochè avere un arsenale che non è in comunicazione col porto è lo stesso come se quest'arsenale non esistesse. Quando i bastimenti erano più piccoli e pescavano meno, la comunicazione esisteva; ma ora coi bastimenti di grossa mole che abbiamo, i quali pescano tanto, è naturale che bisogna uniformare anche i porti alle necessità della navigazione attuale.

A queste necessità si uniforma perfettamente il porto di Malamocco, ma sono ben lungi dall'uniformarsi i canali che intercedono fra quel porto e l'arsenale; quindi l'assoluta necessità di approfondarli, e di fare le opere necessarie se non si vuole che l'arsenale di Venezia rimanga un'inutilità. E quando dico inutilità, avverto la Camera che dico danno; perchè le spese d'amministrazione sussistono sempre, non

meno che quelle generali, come si dice nella relazione, del personale, delle macchine, cose tutte che costano e non fanno un lavoro corrispondente all'importanza di questa spesa; quindi l'interesse massimo di aumentare il lavoro, quindi l'interesse massimo di rendere accessibile quest'arsenale ai bastimenti che vengono dal porto di Malamocco, i quali oggi invece si devono fermare al porto di Malamocco, quando oltrepassano una certa pescagione. Basta, o signori, esaminare il sito dove sono ancorati questi bastimenti per vedere che proprio si sono collocati alla meglio là dove hanno potuto, e ciò per difetto appunto di profondità dei canali.

Ma v'ha di più, questo che io dico non accade solamente ai bastimenti da guerra, accade a moltissimi bastimenti della marina mercantile ed a quelli appunto che la tendenza attuale del commercio rende i più proficui al commercio d'una piazza. Oggi la tendenza generale è di fare grossi bastimenti; dall'America e dall'Inghilterra oggi la navigazione si fa con grossi bastimenti a vela od a vapore: ora questi grossi bastimenti possono fare le loro operazioni di carico e di scarico nel porto di Genova, nel porto di Livorno, ed in altri porti, ma nel porto di Venezia non le possono fare, e si fermano nel canale di Malamocco, perchè ivi soltanto trovano la profondità per essi necessaria.

Vi sono le grandi navi americane, come quelle a vela, di grossissima portata, ed anche quelle devono fermarsi nel porto di Malamocco.

Ora, o signori, quando vi è Trieste vicina, dove tutte le operazioni di carico e scarico si possono fare anche da questi grossi bastimenti, nelle migliori condizioni, io lascio pensare a voi se sia comportabile che Venezia, fornita di porto come quello di Malamocco, la cui profondità è tale che può dar ricetto a questi bastimenti, io vi lascio pensare, dico, se non urga far sì che questi bastimenti possano avvicinarsi agli scali, ai magazzini ed alla stazione della strada ferrata.

MONTI C. Domando di parlare.

PERUZZI, relatore. Io sostengo virilmente, come crede la Commissione ed io pure, che si debbano fare le due opere; ma se, per giovare effettivamente agli interessi di Venezia, una delle due opere dovesse essere preferita, certamente sarebbe quella dell'escavazione dei canali. Quando si dicesse: assolutamente lo Stato non può spendere altro che una porzione della somma che il Governo chiede, la scelta mia non sarebbe dubbia; io sceglierei la escavazione del canale, giacchè questo è assolutamente necessario a Venezia, per la quale bisogna provvedere, e provvedere presto, perchè il commercio, che è oggi per ridivenire importante per la imminente attuazione della strada del Brennero, potrebbe essere deviato; e pur troppo l'Italia ha fatto esperienza di quanto sia difficile il fare riprendere le antiche strade al commercio, quando se ne sia sviato.

D'AMICO. Mi dispiace di essere, sulla questione che ci