

sieri. Importantissimo è l'arredamento per i bisogni del commercio; ma non meno importante è il prolungamento del molo, se non vogliasi, in qualche caso non infrequente, da un momento all'altro, all'imperversare della tempesta, mettere in pericolo i migliori lavori. Nè questa è cosa nuova: altre volte ne fu discusso alla Camera; dolorosamente altre volte il fatto si è verificato. Ed io richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro circa questa parte importante del suo bilancio, poichè certamente a lui dovrà essere a cuore come il porto di Genova, anche ogni altro porto, sia pure il più limitato ed il più piccolo dell'Italia. E qui non si tratta di un piccolo porto, ma invece del porto del più popoloso e più importante centro d'Italia.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Le parole pronunziate dall'onorevole De Martino, in principio del suo discorso, sono degne di quel gentiluomo ch'egli è, e di vero italiano.

Ma egli ha supposto ch'io abbia fatto promesse all'onorevole Fasce; io di promesse all'onorevole Fasce non ne ho fatta alcuna. (*ilarità*).

Ho detto piuttosto che ho suggerito alla Commissione governativa creata dall'onorevole Genala per il porto di Genova, di ricorrere all'imposizione di certe tasse portuali per trarre di colà i mezzi onde provvedere alle esigenze del porto di Genova. Le stesse cose posso dunque ripetere all'onorevole De Martino come all'onorevole Placido: se nuove spese occorrono per arredamento come per opere di difesa del porto di Napoli, si potrà adottare lo stesso sistema per arrivare alle stesse conseguenze.

Volendo però dimostrare che il Governo ha pur fatto in questi ultimi anni qualchecosa per il porto di Napoli, rammenterò agli onorevoli preopinanti che sopra una spesa autorizzata con la legge del 14 luglio 1889 di tre milioni e 700 mila lire per quel porto se ne sono già iscritte lire 3,030,150, che aggiunte alle 220 mila di quest'anno lasceranno addietro una disponibilità di sole lire 439,850 da stanziarsi nei bilanci dal 1896-97 in poi.

Ora badino gli onorevoli preopinanti che vi sono ancora molti porti, contemplati nella legge del 1889, per i quali non si sono nemmeno cominciati i lavori e per alcuni altri

si sono fatti stanziamenti molto sottili; cosicchè mi pare che, quanto a trattamento, il porto di Napoli abbia ricevuto quella parte, che di diritto gli spetta, ma certamente non inferiore a quella a cui poteva aspirare, perchè le opere decretate con la legge del 1889, sarà gran mercè se saranno ultimate nel corso di questo secolo: credo anzi che bisognerà aspettare l'avvento del secolo venturo per vederle tutte compiute. Io non aspetterò quel tempo. (*Si ride*)

Voci. E perchè?

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Con tutto ciò amo riconoscere che il porto di Napoli ha pure i suoi grandi bisogni.

Per le Province meridionali, il porto di Napoli ha la stessa importanza che per le Province settentrionali può avere il porto di Genova, e vuolsi perciò usare lo stesso trattamento tanto all'uno quanto all'altro; ond'io prendo impegno di esaminare, se una volta esaurito il fondo della legge del 1889, si presenti la necessità e la urgenza di nuovi stanziamenti a carico del bilancio.

Io sperava che l'onorevole De Martino avesse anche parlato dei cinque milioni che riflettono...

De Martino. Ne parleremo nel prossimo capitolo.

Saracco, ministro dei lavori pubblici... il bacino di carenaggio, ma, come egli ha detto, ne parleremo dopo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Martino.

De Martino. Ringrazio l'onorevole ministro prima di tutto della frase cortese che ha voluto rivolgere al mio indirizzo.

Certo in me è profondo il sentimento degli interessi marittimi in generale e non posso che confondere in questo sentimento tutte le grandi città, tutti gli empori del commercio.

Però se i fondi stanziati per il porto di Napoli oggi sono quasi esauriti, non posso non far notare all'onorevole ministro che le somme spese per altri porti, e lo dico francamente, pel porto di Genova (ed è stato giusto che fossero spese) erano di una portata molto più rilevante di quelle destinate al porto di Napoli se si voleva dare a quel grande centro del commercio del mezzogiorno d'Italia un sicuro rifugio per le navi. Oggi le condizioni del porto di Napoli sono tali, che lo specchio d'entrata del porto è così vasto da rendere impossibile alle acque il rimanere tranquille nell'interno. Re-