

uso. » Ora io sono certo che se si fosse proposto questo peso, le compagnie l'avrebbero respinto, perchè sarebbe stato un esigere troppo. I pesi che si sono imposti alle altre società non sono poi in realtà gran cosa, meno quello del trasporto dei militari, se avesse luogo in gran numero. Del resto si sa che quasi sempre i convogli possono ammettere qualche persona di più senza che importi spesa, e il patto oneroso che si imporrebbe al comune di Sampierdarena sarebbe una eccezione straordinaria a danno del medesimo. Io stimo che questo sia il principale degli argomenti che fu messo in campo, e specialmente dall'onorevole deputato Guglianetti; io credo che esso non regga, ma che all'incontro l'utilità che sarà per derivarne allo Stato sia tale che il progetto, non solo non possa ravvisarsi lesivo, ma sibbene equo e da una parte e dall'altra, e prego la Camera a volerlo adottare.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Imperiali.

IMPERIALI. Mi pare che l'onorevole deputato Torelli abbia principalmente fondato il suo ragionamento per l'accettazione del progetto in questione, su che a Genova si difetti di magazzini.

Ma questo difetto non è certo da lamentarsi adesso, perchè finora quel grande sviluppo di commercio che egli preconizza non v'è, nè si può attendere sgraziatamente per ora, perchè l'orizzonte politico pare che non prometta per il momento di lasciare che il commercio in generale abbia un incremento tale da rendere insufficienti gli attuali magazzini, che possiede la città di Genova e nel porto franco e altrove; dacchè potrebbe sopravvenire la guerra, o altri avvenimenti politici che cagionassero un ristagno al commercio come pur troppo si vede di già in giornata.

Dunque per il momento i magazzini che sono in Genova possono certamente sopperire ai bisogni del commercio attuale: occorrerebbe di provvedere per l'avvenire. Ma mi sembra che per l'avvenire si sia già provveduto col progettato dock, il quale, favorito dal Governo e studiato anche, credo, da una compagnia sarà al più presto attuato. Dunque per l'avvenire non ci sarà nemmeno da lagnarsi di questa mancanza di magazzini e il commercio di Genova troverà bastante spazio per essere ricettato, senza ricorrere ad un mezzo straordinario quale sarebbe quello di portar via il commercio da Genova per trarlo in altro sito, come sarebbe in Sampierdarena.

Gli onorevoli deputati che sinora hanno parlato e l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici non sono tra loro ben d'accordo. Alcuni hanno detto che le merci che andranno in Sampierdarena non sono altro che quelle esclusivamente destinate al suo commercio, altri per lo contrario hanno voluto provare che il commercio in generale guadagnerà immensamente nel trovare più spaziosi locali in Sampierdarena, perchè appunto colà saranno dirette la maggior parte delle merci che arriveranno nel porto di Genova.

Io invece voglio dimostrare che il commercio verrebbe a provare degli incagli all'aprirsi di questa nuova via, e nessuna facilitazione, o vantaggio. Io credo che per favorire il commercio non vi siano altri mezzi che quelli di una maggior sicurezza, e minor spesa nei trasporti, e risparmio di tempo nel far arrivare le merci alla loro destinazione. Io penso che coll'apertura di questa nuova via, non solo non raggiungeremo lo scopo procurando al commercio simili vantaggi, ma ne avverrà tutto il contrario.

Dapprima io faccio osservare che invece di esservi due trasbordi come vi sono attualmente per le merci che arrivano al porto di Genova, in allora ve ne sarebbero tre. Quando arriva il bastimento nel porto di Genova le merci

sono depositate nei magazzini, e da questi poste sulla strada ferrata per essere trasportate alla loro destinazione; invece essendovi la ferrovia a cavalli, arrivando le merci nel porto di Genova dovrebbero essere trasportate sui vagoni di questa ferrovia, quindi deposte nei magazzini di Sampierdarena, e finalmente dovrebbero essere spedite per mezzo della ferrovia all'interno od all'estero; cosicchè vi sarebbero tre trasbordi invece di due. Dunque non vi sarebbe nessun risparmio di spesa, anzi vi sarebbe un aumento di trasporti, il quale quantunque sembri di poca influenza sul valore delle merci, pure assorbe una parte dei guadagni dei negozianti.

Quanto al tempo, voglio credere che si perda, sempre per la stessa ragione di dover fare tre trasbordi invece di due.

Riguardo alla sicurezza, chiunque conosce il porto di Genova si convincerà che il sito, dove si vuole fare lo scalo è esposto ai venti, cosicchè io credo che nei due terzi dell'anno circa non si potranno fare i trasporti senza grave pericolo; e questo pericolo s'incontrerà pure lungo la strada che verrà dallo scalo in Sampierdarena, se le opere d'arte non saranno fatte con molta solidità.

Io credo per conseguenza che il commercio avrà poco o nessun vantaggio da questa ferrovia a cavalli, anzi ne scapiterà; mentre la lamentata mancanza di magazzini non si farà sentire finchè non sia risolta l'attuale questione politica, e finchè non sia compiuta la strada del Luckmanier, la quale sola potrà portare un grande sviluppo al commercio di Genova. Intanto questa città potrà essere provveduta di ampi magazzini colla costruzione del dock.

Quanto poi al vantaggio dello Stato in generale, io stimo che si debba procurare di non introdurre questa concorrenza della strada ferrata a cavalli con quella dello Stato, perchè sebbene la lunghezza del tronco da Genova a Sampierdarena non sia che di quattro chilometri, tuttavia questa mancanza di trasporto rinnovata ogni giorno non può a meno di portare una differenza di introito pel Governo, e quindi siccome *gutta cavat lapidem*, un nocimento all'erario.

E tanto più si sentirà questo inconveniente alloraquando il Governo accertato il prodotto della strada ferrata volesse cederne l'esercizio ad una società privata; in tal caso certamente il Governo dovrà fare condizioni diverse pel mancato trasporto delle merci da Genova a Sampierdarena, e questo trasporto mancato verrà in seguito alla costruzione di questa ferrovia a cavalli, la quale non è lontana neppure dal diventare una ferrovia a vapore, perchè nulla osta a che la facciano servire da locomotiva.

Finalmente io dico che neppure nell'interesse di quel comune si debba fare questa ferrovia a cavalli. Non insisterei sulla domanda che hanno avanzata i marinai di Sampierdarena, se di fronte ai loro reclami stesse l'interesse generale dello Stato; ma quando risulta che l'interesse dello Stato è contrario a questa ferrovia, perchè sacrificare una parte di quella popolazione la quale trae la sua sussistenza appunto dai trasporti di merci che si fanno da Genova a Sampierdarena? Anche il camallaggio di Genova certamente ne soffrirà e non essendovi l'utile pubblico che vi si opponga, prego la Camera di aver anche questo in considerazione.

Io non credo di aver altro ad aggiungere, giacchè gli onorevoli preopinanti hanno già abbastanza spiegato alla Camera che nella scorsa Legislatura lo stesso progetto, mutato soltanto in alcune condizioni esterne, ma per nulla nello spirito che informa la legge, fu rigettato, ed allora certamente non vi era una mancanza di commercio, anzi il commercio po-