

di merci; mentre nei porti bene organizzati, nei porti nei quali la celerità delle operazioni emerge da un ben inteso sviluppo delle calate, da un'opportuna ampiezza delle medesime, dai facili sbocchi, corrisponde ad un movimento annuo di 270,000 tonnellate di staza, movimento inferiore a quello di reale traffico, un chilometro di calate. Qualora non si ricorresse all'impiego di zattere, di piccoli galleggianti, che non sono altro che calate mobili, a mio avviso, così prodigioso movimento non potrebbe avverarsi al *passo nuovo*.

Egli è chiaro che le calate mobili, essendo di proprietà privata, aggravano la merce e sono di danno al porto, inquantochè la merce stessa, che è così sensibile ad ogni benchè minimo aumento di spesa, diserta i porti non economici per indirizzarsi a lidi più ospitalieri, a Marsiglia per esempio.

Ma una parte della stampa genovese pretende che l'impiego di questi galleggianti sia una necessità non già derivante dal breve tratto delle calate, ma bensì dal modo imperfetto, irregolare col quale la società delle ferrovie dell'Alta Italia provvede al servizio di trazione in quella località. Essa, si asserisce, lascierebbe in penuria di vagoni le navi sbarcanti mercanzie costringendo armatori o consegnatori a spese di stallia, di sosta o magazzinaggio, a valersi dei meno costosi galleggianti.

Io so che furono dal commercio genovese mossi dei lagni per una lunga serie d'anni, dal 1865 mi pare al 1872, contro l'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia incolpandola di essere cagione di ritardo nelle operazioni di scarico allo scalo di San Benigno; e se altresì che in seguito a questi lagni la società stessa si accinse a dimostrare, coi dati statistici dell'agenzia dei movimenti, che non il materiale, ma bensì lo spazio utile difettava, perchè le operazioni di scarico allo scalo di San Benigno procedessero con maggiore celerità.

Non ignoro l'infelicità della ubicazione della galleria di San Benigno rispetto ai vari punti di sbarco del *passo nuovo*, ubicazione che impone ad ogni vagone di descrivere un arco di 90 gradi per imboccare la galleria; quindi io capisco perfettamente che in quella località il servizio di trazione debba farsi a disagio e molto lentamente. Ma poichè è voce oggi, ed è voce insistente, che il ritardo nelle operazioni di transito al *passo nuovo* è dovuto anzitutto alla non curanza della società ferroviaria dell'Alta Italia, io chiederei all'onorevole ministro dei lavori pubblici se questa voce sia fondata; e nell'affermativa farei appello all'energia che lo distingue, perchè voglia rimediare ad uno stato di cose che sarebbe perniciosissimo al commercio.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Posso rispondere

immediatamente all'onorevole De Amezaga, ed assicuro la Camera che l'inconveniente che egli ha lamentato, e che realmente sussiste, non può però addebitarsi alla scarsezza di carri della società dell'Alta Italia.

L'inconveniente nasce dalla causa indicata dall'onorevole De Amezaga, cioè dalla condizione infelice dello spazio di cui si può disporre per il servizio dei binari di comunicazione tra le calate del porto e la stazione di Sampierdarena. Questa è una causa generale.

Ma v'è una causa speciale che in questo momento determina le doglianze che l'onorevole De Amezaga ha udite; e questa particolare cagione è che da due mesi vi è un tale ingombro di carri nella stazione di Sampierdarena, i quali vi hanno trasportato del granturco in una quantità straordinaria destinato pei porti di Francia e di Spagna, che i carri che debbono fare il servizio di trazione in senso inverso, vengono assolutamente incagliati nel loro movimento. Quindi egli è il maggiore movimento di esportazione che in quel punto impedisce di eseguire il movimento di importazione.

Ecco almeno ciò che risulta a me, e da più parti, circa lo stato delle cose, a cui l'onorevole De Amezaga ha fatto allusione.

**DE AMEZAGA.** Ringrazio l'onorevole ministro delle dichiarazioni che ha voluto farmi, e sono lieto di constatare, come fra le varie cause, che hanno concorso a porre il porto di Genova in una condizione d'inferiorità deplorabile rispetto al porto di Marsiglia, non entri punto la negligenza del Governo nella sorveglianza che ha il debito di esercitare sul servizio delle ferrovie.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Parpaglia.

**PARPAGLIA.** Vi rinuncio.

**PRESIDENTE.** Allora la parola spetta all'onorevole Di Sambuy.

**DI SAMBUY.** Reputo perfettamente inutile di entrare in questo momento in una lunga e particolareggiata discussione sugli orari ferroviari, non solamente perchè l'onorevole Monti ne ha già favellato l'altro giorno, ma ancora perchè io credo che in questo momento non si possano ottenere veri ed efficaci miglioramenti di servizio quale sarebbe nel nostro desiderio di invocare. Diffatti abbiamo alle viste un immenso progetto, che ci verrà sottoposto, e sarebbe, mi pare, intempestivo il voler chiedere in questo periodo transitorio modificazioni in questo o quell'altro servizio.

Io dunque credo di dover soltanto rivolgere all'onorevole ministro una raccomandazione. E pertanto voglio supporre che il riscatto delle ferrovie