

di energie, come equo distributore non solo di aggravi, ma anche di aiuti; non più costretto così a contrastare o almeno a trascurare quelle forze le quali domandano soltanto una maggiore libertà di lavoro e di espansione; e quindi più libero della propria azione, meglio provveduto di mezzi per soccorrere con maggior larghezza e sollecitudine chi richiede ed ha necessità di aiuti?

Sogno, se volete, ma sogno che può sorridere alla mente elevata di chi regge in questo momento il Ministero dei lavori pubblici.

Molte speranze ho manifestato, molti auguri ho espresso nelle pur troppo ripetute occasioni in cui ho trattato alla Camera il tema da me questa volta, così brevemente accennato.

Mi si consenta oggi un solo augurio: quello di non dovere mai più prendere a parlare su questo argomento, se non per ringraziare il ministro dei lavori pubblici per aver risolto un problema che da troppo tempo affatica la Camera ed il Paese. (*Approvazioni*).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Risponderò brevemente all'onorevole Imperiale. Egli mi interpellava sugli intendimenti del Governo rispetto al porto di Genova; e la sua interpellanza comprende due questioni diverse: che cosa, cioè, il Governo intenda di fare pel porto di Genova sotto l'aspetto ferroviario, e che cosa sotto l'aspetto dell'amministrazione generale interna del porto.

Mi permetterò di rispondere partitamente. Per quanto riguarda il primo aspetto, ossia per il problema ferroviario, non avrò bisogno di molte parole: ciò che dice l'onorevole Imperiale è, lo affermo con compiacenza, molto vero. Il porto di Genova, infatti, o, meglio, il suo commercio, si svolge assai rapidamente, ed assurge di anno in anno a così alte proporzioni, che è dovere del Governo badare ai mezzi coi quali si possa dare movimento a tutta questa massa enorme di merci che vengono ad accrescersi ogni anno nel porto.

Poche cifre possono bastare a dare un'idea del movimento ascensionale di questo porto, senza rimontare a tempi lontani, poichè nel 1874 esso non toccava il milione. Nel 1893 il movimento del porto di Genova ascende a tre milioni e 400 mila tonnellate (trascuro i

rotti); nel 1894 sale a quattro milioni; nel 1895 a quattro milioni e 300 mila; nel 1896 e nel 1897 a quattro milioni e 500 mila; nel 1898 a quattro milioni e 900 mila; nel 1899 a cinque milioni e 75 mila, e nel 1900 a più di cinque milioni e 300 mila.

Come vede la Camera, il movimento ascensionale è grandissimo. Ma quello che più monta è l'osservare come questo movimento sia stato anche più rapido di quanto non avesse previsto la Commissione presieduta dal senatore Gadda, la quale calcolava che la cifra di quattro milioni, che è stata raggiunta nel 1894, potesse aversi soltanto nel 1897.

Quindi non solo è vero ciò che asserisce l'onorevole Imperiale, ma io sono lieto di dichiarare che è così, e spero che il movimento del porto di Genova possa, anche nell'avvenire, crescere nella stessa misura, così per le importazioni come per le esportazioni.

Orbene, tutto questo movimento dimostra già che oggi, nonostante qualche momentanea difficoltà, che deriva spesso dalla mancanza dei vagoni, l'ordinamento ferroviario nel porto di Genova si può dire abbastanza buono, massime se si pensa che, coll'aver aereato i valichi appenninici, noi possiamo trasportare un numero di vagoni molto più considerevole di quello che non si sia potuto trasportare per il passato. Ma il Governo non è stato pago di questo, ed ha già presentato alla Camera una proposta di legge riguardante il tratto nuovo tra Genova e Rivarolo, con un parco capace di 2.400 vagoni. Quando questo nuovo tratto di strada ferrata sarà compiuto e saranno ultimati i lavori in corso nel porto, io credo che circa 2.000 vagoni al giorno potranno caricarsi nel porto di Genova.

Ma, si dirà, tutto questo potrà bastare per qualche anno. E poi? Poi bisognerà fare il resto. Intorno a ciò, io non voglio farmi un merito, perchè credo che qualunque ministro siederà su questo banco, non vorrà permettere che il commercio di Genova si arresti per mancanza di strade ferrate. (*Bravo!*) Ed affermo perciò che, non solo è sentimento mio e del Ministero al quale mi onoro di appartenere, che il problema si imponga; ma, ripeto, non vi sarà nessun Governo il quale non voglia provvedere a che l'enorme quantità di merce che fa capo al porto di Genova possa essere spedita facilmente e rapidamente in tutte le direzioni. (*Bene!*)