

regione verrebbe a mancare il pane a molte famiglie.

È per questa considerazione principalmente, è per un riguardo a coloro che dal lavoro devono trarre la loro esistenza, che io faccio appello alla solerte operosità dell'onorevole sotto-segretario di Stato perchè voglia insistere presso le Amministrazioni ferroviarie affinchè i lavori siano iniziati con la maggiore sollecitudine. *(Bene! Bravo!)*

### Seguito della discussione del disegno di legge pel di Genova.

**Presidente.** Essendo trascorsi i quaranta minuti, assegnati dal regolamento allo svolgimento delle interrogazioni, proseguiremo nell'ordine del giorno, il quale reca il seguito della discussione sul disegno di legge: Costituzione di un consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova. »

Proseguendo nella discussione generale, do facoltà di parlare all'onorevole Raggio.

**Raggio.** Ho domandato di parlare per fare brevi dichiarazioni sopra questo importante argomento, che tanto interessa la città di Genova, le Provincie dell'Alta e della Media Italia, e l'avvenire dei nostri scambi internazionali.

E dirò senz'altro che non potendosi ottenere condizioni che maggiormente rispondano alle esigenze del commercio, io voterò in favore di questo disegno di legge, ma lo voterò senza entusiasmo.

Riconosco che il poco val meglio del nulla; perchè se dovessimo attendere che il Governo ponesse mano ai lavori occorrenti alla completa sistemazione del porto di Genova, dovremmo troppo lungamente aspettare.

Imperocchè noi non dobbiamo perdere tempo nel campo della concorrenza, se abbiamo, come dobbiamo avere, il fermo proposito di battere vittoriosamente (quando sarà aperto il Sempione fino a Losanna che ci assicurerà un minor percorso di oltre cento chilometri) la vicina Marsiglia per il cui porto, il Governo della Repubblica francese, destina centinaia di milioni, convinto, ed a ragione, che la prosperità del primo suo porto commerciale, sia la fortuna della Francia.

Non dobbiamo perdere tempo se vogliamo batterci con i porti del Nord di Europa, come Rotterdam, Anversa, Amsterdam, Brema e Amburgo, quantunque a sussidio di questi porti vengano le comunicazioni marittime

e fluviali che costano molto meno delle terrestri.

Per vincere nella lotta sono necessari due elementi principali:

1° spendere meno che sia possibile nello scarico e nell'imbarco celere delle merci;

2° non aumentare, se non si possono diminuire, le tasse portuarie che alla fine gravitano sul prezzo del trasporto della merce.

Per ottenere il primo di questi due scopi, occorrono denari con i quali creare nuovi e più comodi approdi, banchine, gru, elevatori elettrici ed idraulici, binari, ponti sporgenti.

Per ottenere il secondo occorre non aver bisogno di applicare nuove tasse sia in arrivo che in partenza sulle merci, perchè altrimenti le merci stesse preferirebbero i porti esteri concorrenti; giacchè la merce, naturalmente, si avvia sopra quella strada nella quale spende meno, ed è meglio e più rapidamente servita.

Di questa indiscutibile verità abbiamo una prova esauriente nella vicina Spagna per il porto di Barcellona.

Noi armatori fuggiamo da Barcellona, e se siamo obbligati ad andarvi dobbiamo esigere almeno due scellini di più per tonnellata che per altri porti spagnuoli, a cagione delle enormi spese e tasse portuarie che in quel porto si pagano.

Ora con questo disegno di legge, non so come si arriverà a risolvere questi due estremi del problema.

Ed in vero questo nuovo ente che si inspira al simpatico principio dell'autonomia, con le presenti disposizioni di legge non nasce vitale o dovrà vivere stentatamente senza poter eseguire e completare i lavori necessari.

Non facciamo rettorica, ma facciamo i conti da buoni amministratori.

Il Consorzio dovrà prima di tutto pensare alle spese di manutenzione per le quali il Governo stanziava sempre nel suo bilancio lire 500,000 — senza contare le centinaia di migliaia di lire, che fu diverse volte costretto a spendere straordinariamente per mareggiate od altri casi di forza maggiore.

Dovrà poi provvedere alle spese occorrenti per la sistemazione e l'ampliamento del porto, per i necessari meccanismi e per assicurare la tranquillità delle sue acque.

Per questi lavori un distinto ingegnere del Genio civile, per incarico avuto dal Ministero, preparò fino dall'anno scorso un