

ropa centrale meridionale, i quali, per le fortunate condizioni geografiche di Genova, dovrebbero essere conquistati al suo porto.

Circa il primo traffico, quello interno, noi non temiamo concorrenti; il traffico internazionale di transito ci è, invece, seriamente contrastato dai porti di Marsiglia e di Manheim; e se noi non ci prepariamo a facilitare la nostra circolazione ferroviaria con un nuovo valico Appenninico, non potremo mai competere contro le nostre potenti rivali.

Io non nego che a tale circolazione potranno portare sensibile giovamento quegli impianti e quelle opere ferroviarie, cui accennava l'onorevole ministro, ed alle quali io pure attribuisco nel mio discorso di ieri una particolare importanza; ma qui giova ripetere e ricordare che il problema del porto di Genova è organicamente collegato con la potenzialità delle linee attraverso gli Appennini.

E poichè pare che dalla forma, con cui l'articolo aggiuntivo risponderebbe a tale concetto, vogliasi prendere pretesto per esimersi dal decidere in merito, ho sostituito all'articolo in parola un ordine del giorno, che pur essendo più generico, è inteso a vincolare l'azione del Governo.

Ed io credo opportuno di vincolare l'azione del Governo, perchè a me pare di dover ritenere essere assai scarsa la sua fede nell'efficacia e nella necessità d'un nuovo valico Appenninico.

Se dalle dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici io avessi potuto avere diversa impressione, noi ci saremmo dichiarati sodisfatti, nè avremmo sentito il bisogno di presentare alla Camera questo ordine del giorno, inteso a richiamare l'opera del Governo sopra esigenze generalmente riconosciute.

Ed poichè ho facoltà di parlare, mi sia concessa ancora una considerazione. L'onorevole sotto-segretario di Stato per il tesoro ebbe ieri a farci un'esposizione diretta a dimostrare che i fondi assegnati al patrimonio consortile sono sufficienti al disimpegno di tutti gli oneri che questo disegno impone al Consorzio. Osservo innanzi tutto che l'onorevole sotto-segretario di Stato prendeva come base del suo ragionamento non i 45 milioni, che sono richiesti dal progetto di ampliamento concretato ed accettato dal Governo, ma solamente 27 milioni, con i quali sarà possibile di compiere una sola parte delle opere contemplate da quel progetto. Ma pure astraendo da questa considerazione,

che dà implicitamente ragione ai nostri dubbi, rilevo che l'onorevole sotto-segretario di Stato non teneva calcolo della tassa di ricchezza mobile, che peserebbe sul contributo dello Stato.

Se tale omissione fu pensata, perchè è intendimento del Governo che tale contributo non abbia ad essere gravato da tassa alcuna, come sarebbe giusto stabilire, io ne ringrazio l'onorevole sotto-segretario; e presenterò un opportuno emendamento all'articolo 30, per meglio precisare la cosa; ma se fosse altrimenti, i suoi calcoli sarebbero errati, giacchè si tratta d'una differenza di circa 200 mila lire a danno del patrimonio consortile. Attenderò a questo riguardo una risposta concreta dal Governo.

Presidente. Dunque l'onorevole Bettòlo sostituisce all'articolo aggiuntivo il suo ordine del giorno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Andreis.

De Andreis. Due parole per una dichiarazione. La dichiarazione è questa: date le parole del ministro dei lavori pubblici, io comprendo come l'onorevole Bettòlo, primo firmatario dell'articolo aggiuntivo, si sia risoluto a ritirarlo e a presentare in sua vece un ordine del giorno. Io però sento il dovere di dire perchè io avrei preferito che fosse stato mantenuto l'articolo aggiuntivo. Questo articolo, firmato anche da me, diceva: Il consorzio, cioè l'ente a cui è dato in mano tutto l'esercizio del porto di Genova, può, quando lo creda, ove lo creda, in base agli interessi unicamente del porto di Genova, all'infuori d'ogni influenza politica o parlamentare, costruire ed esercire quella linea, che al porto di Genova sarà più conveniente. In questo modo, secondo me, si sarebbero eliminati tutti quei volumi di progetti per linee, che partono dal porto di Genova per arrivare a tutti i diversi punti del globo terraqueo. Noi siamo inondati di progetti di linee da Genova per tutte le parti d'Italia. E quando con l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Bettòlo si fa invito al Governo di presentare, entro un anno, un progetto per il migliore valico appenninico, bisogna porre mente che il Governo sarà assalito da Piacenza, Pavia, Voghera, Tortona, Torino, Parma e da tutti gli altri luoghi che vorranno costruite ferrovie a loro beneficio. Ed allora il Governo o dovrà costruire tutte le linee domandate, o dovrà scontentare parecchia gente.

A me pareva, invece, che quando il Consorzio fosse stato incaricato di studiare la