

**Belotti.** — *Al ministro dei lavori pubblici.* — « Per conoscere quando avrà applicazione la legge sull'equo trattamento per la ferrovia elettrica di Valle Brembana (Bergamo) ».

**RISPOSTA.** — « La Commissione per l'equo trattamento del personale addetto all'esercizio dei mezzi di trasporto a trazione meccanica non ha ancora presentato a questo Ministero le sue proposte nei riguardi del personale addetto all'esercizio della ferrovia di Valle Brembana, non avendo ancora potuto interpellare le rappresentanze del personale e della Società esercente.

« Da informazioni pervenute risulta però che, fra breve, tali rappresentanze saranno invitate dalla detta Commissione a recarsi a Roma, sicchè è da ritenere che la presentazione delle proposte per il trattamento del personale di quella ferrovia non potrà molto tardare.

« *Il sottosegretario di Stato*

« VISOCCHI ».

**Buccelli.** — *Al ministro dei lavori pubblici.* — « Per conoscere il motivo della continua sospensione del carico dei vagoni completi, per l'esportazione dei vini diretti a Santa Limbania (Genova), e quali provvedimenti intenda adottare per evitare danni gravissimi che al commercio enologico derivano ».

**RISPOSTA.** — « Dopo la depressione commerciale che seguì immediatamente allo scoppio della conflagrazione europea, dal principio del novembre dell'anno scorso i traffici risalirono rapidamente fino a raggiungere l'intensità dei periodi di maggior lavoro.

« In modo particolare si elevarono i traffici al porto di Genova, sia per i maggiori arrivi dal mare, sia per l'aumentato afflusso di merci diretti all'imbarco. Aumentarono infatti gli arrivi dal mare per effetto del passaggio dei rifornimenti diretti alla Svizzera, alla Germania, all'Austria, che prima della guerra facevano invece scalo ad Anversa, Rotterdam, Brema, Amburgo, Marsiglia e Trieste.

« Nel gennaio-febbraio del corrente anno sono state di fatti caricate 787,568 tonnellate di merce, con un aumento di circa il 7 per cento rispetto al corrispondente bimestre dell'anno scorso.

« Ed aumentarono del pari i trasporti diretti all'imbarco, sia per l'aumento della nostra esportazione, sia per l'afflusso a Ge-

nova di molta merce proveniente da regioni industriali estere, che, prima della guerra, si valevano di altri transiti marittimi.

« I soli trasporti di provenienza estera, che oggi si dirigono all'imbarco a Genova sono saliti a 150 carri al giorno, mentre in passato non ne giungevano che 8 a 10. In complesso occorrerebbe scaricare e imbarcare la merce che arriva con una media di circa 500 carri al giorno.

« Ma il porto di Genova ha una disponibilità di calate di accosto, di fronti di carico e scarico e di magazzini di deposito appena sufficienti ai bisogni normali; e perciò insufficienti a far fronte ai rilevanti traffici addizionali che oggi vi affluiscono.

« Le correnti che più risentono di siffatte deficienze sono quelle dei traffici diretti all'imbarco; poichè il porto di Genova è normalmente scalo di importazione (nel 1913 a confronto di 6,215,000 tonnellate di merci sbarcate ebbe soltanto 1,212,000 tonnellate di merci imbarcate) cosicchè si trova organizzato particolarmente per lo sbarco e non per l'imbarco.

« Di conseguenza, il rilevante quantitativo di merci che oggi affluisce a Genova per l'imbarco non trova sufficiente stiva nelle navi in partenza, nè i magazzini del porto bastano a contenere le merci che vi dovrebbero essere depositate in attesa dell'imbarco. Così, mentre occorrerebbe scaricare circa 500 carri al giorno, di fatto le ditte ricevatrici riescono appena a scaricare 250, al massimo 300, carri. I carri che attendono di essere scaricati si addensano sulle calate, e, per evitare ingombri, si è costretti a scaglionare quelli che successivamente arrivano nelle stazioni di Sampierdarena, Novi, Voghera, Alessandria, Milano, Novara e via via, fino ai transiti di confine, nelle stazioni delle ferrovie estere.

« In alcuni momenti la quantità dei trasporti così scaglionati, in attesa che il porto fosse in grado di riceverli, è giunta a superare i 2,500 carri. E, naturalmente, poichè una situazione cosiffatta non tornava di nessun vantaggio al commercio, anzi non faceva che creare dannosi ingombri e immobilizzazioni del materiale da trasporto, l'Amministrazione ferroviaria ritenne opportuno di sospendere l'accettazione di ulteriori trasporti, sia nell'interno, sia dall'estero, in attesa che si fossero smaltiti, almeno in parte, quelli che attendevano la possibilità di imbarco a Genova.