

Chi conosce il porto di Genova, sa in quali condizioni veramente eroiche si è svolto il movimento ferroviario. Ci sono pochissime linee in servizio, un ristretto sistema di binari e di manovra. Sono duemila i vagoni che entrano ogni giorno in una specie di imbuto semicircolare e devono uscirne la sera, a carico e scarico compiuto. E sono 70 circa i chilometri di binario stesi intorno alle sue calate ed ai suoi ponti d'imbarco, mentre in altri porti ve ne sono 150, 250 ed anche 500.

Vediamo da ciò come il primato attuale di Genova sia conquistato a prezzo di duro, difficile, costante lavoro. È un principio genovese, che io senza tante parole vanto a suo titolo di orgoglio, e cioè che quando si può, si deve fare coi mezzi propri, con i mezzi locali.

Ed ecco infatti che i 200 milioni accordati a titolo di prestito per il porto di Genova sono amministrati ed impiegati dal Consorzio nel miglior modo contabile, tanto per gli interessi che si pagano allo Stato al tasso del 4 e mezzo per cento come per l'ammortamento. Ma non sempre questo principio soltanto potrà avere effettuazione. Infatti quando nel 1926 e nel 1927 saranno finiti i lavori in corso per l'estensione del nuovo bacino verso Sanpierdarena, senza un collegamento ferroviario, il porto di Genova si troverà ad essere insufficiente e soffocato dal suo stesso traffico, impacciato dalla sua stessa prosperità di lavoro.

Ho voluto parlare del raggiunto primato mediterraneo portando la cifra che lo documenta come una primizia, perchè esso è un segno dei tempi, e corrisponde anche alla mutata atmosfera sociale e politica. Quando nel porto non si sciopera più, quando il servizio è assurto ad una onestà e ad una speditezza che ci possono essere invidiate dai porti esteri, si è fatto tutto quanto si poteva, sia come cittadini che lavoratori, sia per quanto si riferisce alle responsabilità ed ai doveri dell'Amministrazione del Consorzio.

Al Governo si chiederà anche poco nell'avvenire, ma questo poco lo deve dare volentieri e sollecitamente; e perciò fin d'ora prego l'onorevole ministro perchè voglia, con una certa larghezza e razionalmente, studiare e far studiare il problema dei lavori portuali di Genova, e soprattutto del suo raccordo e collegamento con le ferrovie, senza di che avremo perduto il tempo, che oggi segna una nobile vittoria dell'attività italiana.

E perchè ciò non avvenga, e la vittoria conquistata quest'anno sia mantenuta e sviluppata, ho fatto queste raccomandazioni, che valgono come impegno per l'esercizio venturo.

SARROCCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SARROCCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Per il porto di Genova sono stati stanziati 200 milioni con decreto del 15 settembre 1923.

BROCCARDI. In prestito al 4.50 per cento, oltre la quota di ammortamento.

SARROCCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Successivamente sono stati stanziati 40 milioni. È in corso di esecuzione un blocco di lavori che debbono essere eseguiti da oggi al 1929 e che comprendono gli impianti ferroviari, gli allacciamenti del suddetto bacino con le linee e i parchi ferroviari, le sistemazioni degli impianti ferroviari del Molo Vecchio, elettrificazione delle linee ferroviarie del porto. Questo è lo stato attuale dei provvedimenti e dei lavori.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 48 s'intenderà approvato nelle cifre di lire 1,470,000.

*Opere nell'Italia centrale.* — Capitolo 49. Spese per manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade di 1ª e 2ª classe nell'Italia centrale (articoli 2, 3, 7 e 8 del Regio decreto 15 novembre 1923, n. 2506) — Indennità ai comuni per il mantenimento delle traverse (art. 41 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F e art. 19 del Regio decreto 15 novembre 1923, n. 2506), lire 11,200,000.

Capitolo 50. Concorsi per rinnovazioni del pavimento dei tronchi di strade di 1ª classe dell'Italia centrale compresi entro gli abitati, ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F e del Regio decreto 15 novembre 1923, n. 2506, lire 10,000.

Capitolo 51. Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia delle strade dell'Italia centrale (*Spesa d'ordine*), lire 300.

Capitolo 52. Manutenzione delle vie navigabili di 1ª e di 2ª classe ed illuminazione delle aree dei porti lacuali compresi nelle vie navigabili dell'Italia centrale, lire un milione.

Capitolo 53. Sovvenzione annua a carico dello Stato per concessione di opere e mezzi di navigazione a norma del Capo IV del