

LANTINI. Io parlerò brevemente e mi terrò, in contrasto con l'amico De Marsico, che ha parlato prima, sul concreto, perchè non certo riuscirei a interessare la Camera, come egli lo può, con la sua eloquenza. D'altronde io ho steso un ordine del giorno piuttosto lungo per poter parlare brevemente.

È tuttavia un ordine del giorno, che investe un problema importantissimo, un problema portuario, che non poteva non essere trattato qui e che, se da me è riferito a Genova e al sistema genovese, è assimilabile al problema dei grandi porti italiani, soprattutto del Nord, per le relazioni che essi hanno col retroterra internazionale.

Se io, ripeto, ho toccato questo argomento, sento il dovere in quest'ultimo scorcio di discussione di soffermarmi brevemente per dire che nell'ordine del giorno sono adombrati i concetti principali e generali che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha fatto suoi nel suo discorso odierno ed in quello pronunziato al Senato.

Il ministro dei lavori pubblici ha detto che non intende essere un ministro riformatore, ma un ministro realizzatore, e cioè intende lavorare sul terreno della realtà, con azione organica, imparziale e proba.

Noi non domandiamo altro che questo.

Domandiamo, cioè, che il problema del porto genovese e del suo collegamento col dentroterra nazionale ed internazionale sia considerato nella sua organicità viva ed ascendente.

La Liguria, che è una regione ricca e favorita — si dice — ha pure alle sue spalle due zone vastissime prive di qualunque ferrovia.

La più vasta zona d'Italia è, al nord-est di Genova, di ben 14,000 chilometri, la quale riempie un poligono che ha i suoi vertici in Pavia, Piacenza e Parma.

D'altra parte, il movimento portuale genovese è così intenso e profondo e così collegato coi centri vitali dell'Europa centrale ed anche del nord, che ha bisogno di avere innanzi a sé non dico immediatamente, ma continuamente una piano organico di opere ferroviarie a sistema radiale, che permettano l'andamento regolare del lavoro che deriva dalla sua espansione e del suo traffico, onde non si giunga, in un numero brevissimo di anni, a veder rinnovato il suo congestionamento.

Non è possibile che il porto di Genova debba essere arrestato nel suo sviluppo. Il quesito è essenziale poichè, quando dico Genova, dico Marsiglia, dico Bordeaux, dico Rotterdam, dico Amburgo, dico Anversa e

cioè alludo alle più grandi vie della concorrenza internazionale, e ad uno dei punti più vitali in cui l'economia italiana, per mezzo del traffico di transito, di importazione e di esportazione, entra in contatto diretto con la concorrenza straniera.

Il che rappresenta un interesse nazionale così acuto da meritare veramente quell'attenzione organica e conseguente che l'onorevole ministro ha promesso.

Io non ho certamente, parlando della linea ferroviaria Genova-Piacenza e della direttissima Genova-Milano di cui è compiuto il tronco intermedio e di cui è urgentissimo il primo tronco, quello Genova-Arquata, ossia il collegamento diretto della medesima col porto — io, ripeto, non ho voluto fare le solite vane pressioni per linee ferroviarie. Volendo cioè sollevare dal dimenticatoio il vecchio progetto della linea Genova-Piacenza, non ho inteso rivolgere una di quelle richieste di cui in generale sono vittime tutti i ministri nelle discussioni sui bilanci, e di cui sono vittime principali il ministro dei lavori pubblici e quello delle finanze; ma ho inteso rendere i due problemi vitali presenti, perchè, ripeto, quella che l'onorevole Giuriati ha definito l'attività effervescente del nostro Paese, è tale da rendere non solo immanente, ma vivo, ed attuale il problema dello sviluppo del porto genovese.

Questo argomento, ripeto, non tocca soltanto il porto della mia città. Esso vale come dimostrazione della importanza che il problema dei grandi porti ha in Italia nel sistema generale della politica delle opere pubbliche. Per cui quando parlo di Genova, posso parlare di Venezia come di Trieste e dell'Europa centrale, orientale e balcanica, come nostro *hinterland* da mantenere e da guadagnare; cioè del contatto diretto con il grande movimento del traffico europeo ed internazionale.

Ora Genova ha sviluppato il suo porto, ha gettato nuove calate e nuovi moli, sta creando nuovi bacini e, sapendo il suo dovere verso sé stessa e verso l'Italia, ha cercato di bastare a sé stessa. Non ha chiesto al Governo niente altro che un'apertura di crediti, che essa giustamente e doverosamente già paga regolarmente, sia per interessi che per ammortizzo di capitali.

Questa sua linea di condotta Genova intende seguire e non domanda altro, nel prospettare la sua situazione al Governo, se non che esso le venga in aiuto, come è venuto fino ora, allargando il suo credito o facilitandolo, perchè noi intendiamo ed abbiamo