

operazioni di anticipo parte dei propri capitali.

Infatti, e solo da quel giorno, le relative richieste possono, a nostro sommo avviso, considerarsi come inoltrate tempestivamente ed efficacemente. E però solo da tale epoca sembra dover decorrere il periodo utile per la graduatoria delle precedenze. Il che appare tanto più equo, se si pensa, che la Società da me presieduta, come probabilmente molte altre, non ha avanzato prima la propria istanza per l'anticipo, in quanto era notorio - anche per rifiuti apposti a domande presentate - che anteriormente cotesto Spett. Istituto non faceva operazioni di simil genere.

Dato inoltre che, per ulteriori riflessi di equità, il favore dell'anticipo venga accordato, in prima linea, nella misura dei mezzi disponibili, a quelle Società che già hanno ceduto allo Istituto le annualità dello Stato, non resterebbe a considerarsi che il grado di utilità della linea.

Ora, la necessità assoluta per la Provincia di Genova della sollecita costruzione della nostra Ferrovia è largamente illustrata dalla "Memoria di Pubblica Utilità" che ha servito di base alla domanda di concessione, e che ci pregiamo di unire. (Allegato 1)

Il Comune di Genova ha uno specialissimo e grave interesse nella costruzione di tale Ferrovia, in quanto si viene con essa a rendere possibile la costruzione di un quartiere operaio nella regione del Castellaccio, su terreni che l'Amministrazione del Demanio dello Stato ha ceduto a questo scopo al Comune medesimo. Quale costruzione varrebbe a risolvere, sia dal punto di vista dell'economia che da quello dell'igiene, la questione edilizia, la quale presenta una gravità eccezionale per Genova, chiusa, come è, in uno strettissimo spazio fra il mare e le montagne. L'Ordine del giorno col quale il Consiglio Comunale di Genova assegnava il cospicuo sussidio annuo di Lit 12.250 per 70 anni alla costruenda linea, e che alleghiamo, (Allegato 2) è di tale eloquenza da dispensarci da qualsiasi ulteriore illustrazione.

