

totorres e quella Portotorres-Livorno Genova sono esercitate da piroscafi diversi, colla modificazione invece la Società potrà fare questi due servizi con un piroscafo solo. Come vedete, non è indifferente il vantaggio per la Società, la quale d'altro canto non dà nulla in compenso, nè fa nulla per migliorare od agevolare il servizio marittimo della costa occidentale della Sardegna. Io mi preoccupò però dell'inconveniente, o, per meglio dire, del danno che può derivare al commercio del capo settentrionale dell'isola.

Supponiamo, per esempio, che lo stato del mare non permetta la partenza del piroscafo da Napoli per Cagliari: in questo caso non si potrà fare il servizio neppure fra Cagliari e Portotorres, e si dovrà per conseguenza ritardare o sospendere il servizio sulla linea Portotorres-Livorno-Genova. Ora questo sarebbe un grave danno. È inutile che io lo dimostri. La Camera, spero, sarà convinta dell'importanza commerciale grandissima che ha la linea Portotorres-Livorno-Genova, perchè a Portotorres mette capo tutto il commercio della parte settentrionale della Sardegna.

Ora di fronte al vantaggio di evitare un solo trasbordo si presenta il pericolo di un grande inconveniente, quello di ritardare o sospendere la corsa da Portotorres per Livorno e per Genova.

La convenzione addizionale non stabilisce in questa parte un obbligo per la Società, ma semplicemente accorda una facoltà, poichè la modificazione segnata alla lettera *g* è così concepita:

« *g*) La linea ogni due settimane tra Cagliari e Portotorres di cui alla lettera *i-bis*, potrà essere allacciata con quella Livorno-Portotorres e con quella Cagliari-Napoli ».

Ora perchè io possa indurmi a dar voto favorevole anche a questa modificazione desidererei che tanto l'onorevole ministro, quanto l'onorevole relatore mi assicurassero di questo: che, pur restando alla Società di navigazione il vantaggio di poter risparmiare un piroscafo sulle accennate linee, tuttavia la nuova facoltà venga ben precisata, e chiaramente circoscritta nel senso di dichiarare che non potrà in nessun caso ritardarsi o sospendersi la partenza del piroscafo da Portotorres per Livorno e per Genova.

Se, come spero, il ministro e il relatore troveranno giuste queste mie osservazioni, e crederanno di appagare la richiesta che faccio, allora sarò lieto di votare anche la

proposta modificazione; in caso diverso sarò costretto a chiedere la divisione dell'articolo primo della convenzione addizionale e negare il voto alla parte segnata con la lettera *g*) per le ragioni che ho brevemente esposto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arigò.

ARIGÒ. Consentite che io dica brevi parole ed argomenterete che non è inutile che io vi sottoponga la considerazione che da questo disegno di legge viene esclusa perfettamente e assolutamente da ogni vantaggio Messina. Dichiaro anzitutto che darò il mio voto a questo disegno di legge, perchè esso avvantaggia sensibilmente alcuni porti importanti della nostra Sicilia, primo quello della nostra consorella Palermo. (*Interruzioni*). Nel 1903 fu chiesto alla Camera di commercio di Messina quali erano i desiderati del commercio messinese; e questi desiderati si riassunsero in quattro o cinque richieste, fra cui quella, che fosse istituita una quarta comunicazione diretta fra Messina e Napoli.

Sembrerebbe a prima giunta che fosse sodisfatta la richiesta fatta dalla Camera di commercio di Messina per la istituzione di una quarta linea diretta fra Messina e Napoli, ma viceversa se bene si guarda a quel quadro ultimo, a quell'allegato che è unito al disegno di legge, si vedrà che non si tratta se non della soppressione nel ritorno da Messina verso Napoli dello scalo a Palermo. Ora questa soppressione secondo il mio vedere, è fatta più nell'interesse del vettore che nell'interesse delle città marittime che si devono servire.

In secondo luogo poi un'osservazione debbo fare intorno alla istituzione, anzi alla estensione, della linea Malta-Tripoli-Bengasi a Siracusa. Domando se lo scopo di questa estensione sia di evitare il trasbordo delle merci a Malta: e credo, che se si potrà ottenere di evitarlo a Malta, si dovrà farlo a Siracusa, prolungando il viaggio sino a quest'ultimo porto. Evidentemente quel trasbordo che non si farà a Malta, si farà a Siracusa, e quindi il difetto del trasbordo non è evitato...

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Si fa a spese della Società.

ARIGÒ. Lo so, ma intanto il trasbordo non si evita. Sarebbe assai desiderabile che la estensione del viaggio si prolungasse fino a Messina. La relazione dice che assai più utile sarebbe stato che il viaggio fosse completato