

Tutti riconoscono che in Italia si spende poco per le sovvenzioni, in confronto di quel che spendono altre nazioni. (*Interruzioni*).

Si spende poco, o molto, relativamente. Ma, se quel che ora si vuol destinare allo esercizio di Stato marittimo, e quello che dovrebbe destinarvisi appresso, si facesse passare nel capitolo delle sovvenzioni, credo potrebbe essere assai meglio utilizzato.

Così ancor meglio avvieremmo ad aiutare lo sviluppo dell'Italia marinara, e a metterla in grado di seguire i progressi marittimi che il mondo con grande rapidità compie sempre.

Onorevoli colleghi! Il progetto che discutiamo è molto importante, ed è inevitabile per il suo oggetto. Occorre solo migliorarlo, riformarlo radicalmente in qualche parte, e ciò confido farete e sarà bene. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Salvia.

SALVIA. Onorevoli colleghi! Anche io manifesto, come già feci altra volta, il mio parere favorevole alla unificazione dei servizi marittimi. Senza ripetere tutte le osservazioni che sono state svolte dagli oratori che mi hanno preceduto, credo che, a dimostrare l'utilità di questa riforma, basti rilevare che molta parte del lavoro immane della Commissione parlamentare sarebbe stato risparmiato e forse parecchie incertezze e parecchie mende del disegno di legge non esisterebbero, se l'unificazione marittima fosse un fatto compiuto.

Molti pareri e molti voti del Consiglio superiore della marina mercantile — organo che rappresenta appunto i bisogni della marina stessa — non sono stati accolti nel disegno di legge, con non lieve svantaggio della sistemazione dei servizi. Ma di ciò non mi occuperò altro. Concentrerò invece le mie osservazioni su alcune parti nelle quali appunto il disegno di legge si è distaccato, senza convincenti motivazioni, da quelle che erano le finalità alle quali miravano i voti del Consiglio superiore della marina mercantile.

Anzitutto mi occuperò della linea Napoli-Palermo, per la quale il Consiglio superiore della marina mercantile, in vista della necessità di comunicazioni più attive fra Napoli e le città principali della Sicilia, propose che il servizio fosse eseguito con due viaggi ogni giorno, mediante piroscafi di duemila tonnellate e di quindici miglia

di velocità orarie. Io prego gli onorevoli colleghi siciliani a non meravigliarsi, se domando loro come e perchè essi tengano ad avere una sola comunicazione giornaliera col continente, anzichè due comunicazioni, con due piroscafi che partirebbero uno nelle ore di sera, e l'altro nelle ore della mattina.

La velocità di venti miglia all'ora reca, anche tecnicamente, svantaggi ed aggravii di spesa che non si dovrebbero dimenticare in un disegno di legge col quale si dispone del danaro dei contribuenti. Anzitutto, l'aumento anche di un solo miglio di velocità importa un aumento sensibilissimo delle spese occorrenti per tragitto.

Da un calcolo fatto da uno dei migliori ufficiali del nostro Genio navale, si rileva che, mentre per il servizio compiuto da cinque piroscafi, con due viaggi al giorno, della portata di 1650 tonnellate, e con 15 miglia di velocità, occorrerebbe una spesa di 8,332,600 lire, i tre piroscafi della portata di 2200 tonnellate occorrenti ad un solo viaggio giornaliero, con la velocità di 18 miglia all'ora, importerebbero invece una spesa di 9,918,000 lire. Ciò come differenza nel costo di costruzione.

Quanto, poi, alle spese di esercizio, le lire 2,428,000 di spese occorrenti nel primo caso salgono nel secondo a 3,079,923. Per tal modo le due comunicazioni giornaliere fra Napoli e Palermo costano molto meno di un viaggio unico compiuto con la velocità di 20 miglia all'ora.

Vi è, poi, dell'altro, cioè un inconveniente gravissimo qual'è la minima capacità delle stive.

Insegnano i tecnici che tanto più aumenta la velocità della nave, e tanto maggiore è lo spazio occupato dall'apparato motore e dalle carboniere. Ciò importa che questi piroscafi di 2 mila e 200 tonnellate aventi la velocità di 20 miglia all'ora sono costruiti con stive limitatissime, tali cioè da non essere adatti al trasporto delle merci tra i due punti della linea... (*Interruzioni*).

*Una voce.* Quali merci si trasportano?

PRESIDENTE. Ma lasciamo da parte questi dialoghi!

SALVIA. Ad ogni modo attenderò che i colleghi di Sicilia mi diano risposte esaurienti, pronto a ricredermi se tali risposte mi persuaderanno. (*Benissimo!*)

La seconda osservazione, che mi suggerisce l'ordinamento delle linee di navigazione, riflette l'esclusione inesplicabile del