

lermo - Napoli e Napoli - Messina - Catania. Quindi gli sarei grato se volesse indicarmeli per potere a mia volta richiamare su di essi l'attenzione della Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Intanto osservo che, col disegno di legge che si trova dinnanzi al Parlamento pei servizi marittimi, si propone di far passare una delle due linee, cioè la linea Napoli-Messina-Catania, fra quelle sovvenzionate. In tal caso il numero dei piroscafi sulla linea Napoli-Palermo verrà ad essere aumentato, e la linea stessa così avrà una dotazione di materiale largamente sufficiente per fronteggiare le esigenze del servizio.

PRESIDENTE. L'onorevole Amato ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

AMATO. I quattro rapidi vapori, che portano i nomi delle principali città marittime della Sicilia, furono costruiti per essere destinati alla linea Palermo-Napoli e viceversa. Si riteneva che, per il regolare funzionamento del servizio, fossero necessari quattro vapori almeno che si alternassero. In fatto però due soli vapori percorrono la linea con quella alternata vicenda che è richiesta dall'orario e che sottopone scafi e macchinari ad uno sforzo e un danno assai notevole.

La *Città di Messina* disimpegna la linea Napoli-Messina, a forza ridotta, per avaria subita nei cilindri. La *Città di Palermo* è in riparazione, perchè si prepara alla consegna di terminata garanzia, ed i due piroscafi *Città di Catania* e *Città di Siracusa* arrivano e ripartono quotidianamente, senza interruzione, con grave disagio anco del personale che, talvolta, non ha tempo di scendere a terra per vedere la propria famiglia.

Ora io domando: di fronte a tali condizioni, non è opportuno, anzi doveroso, studiare e provvedere ad una più razionale rotazione per la linea principale Napoli-Palermo?

Si tratta di un servizio rapido, di un servizio di Stato, che si compie con un materiale destinato eventualmente alla guerra e perciò doppiamente prezioso. Nessuna sollecitudine quindi dovrebbe in questo caso sembrare soverchia.

Con l'attuale sistema del turno di due soli vapori, per la linea Palermo-Napoli il materiale si logorerà troppo precocemente e specie gli apparecchi generatori del vapore, i quali non possono avere quella manutenzione che richiederebbe il loro stato di conservazione.

Si tratta di piroscafi i quali sono provvisti di telemotore, apparecchio molto delicato e perciò esposto a facili guasti, che reclama molta cura, quasi quotidiana, per i piroscafi che debbono di continuo entrare ed uscire dai porti, specie di notte tempo.

Nè possono prevenirsi altri e maggiori guasti.

Il giorno 15 aprile decorso il piroscafo *Città di Messina* partì regolarmente da Napoli per Palermo. A mezzanotte veniva avvertita una fortissima detonazione in macchina. L'ufficiale macchiuista, di guardia, fermava subito la macchina di dritta perchè intuì in quella detonazione una forte avaria: e di fatti si era rotta la fascia elastica dello stantuffo di bassa pressione prodiero, si era rotta anche la corona, il coperchio ed altro e con tutti gli sforzi ed il buon volere dei macchinisti, con una sola macchina, l'indomani, appena alle 12 meridiane, si potè arrivare a Palermo da dove, non potendo ripartire la sera, si è dovuto approntare per la partenza la *Città di Catania*, che trovavasi in piccola riparazione e che per fortuna non aveva ancora vuotate le caldaie.

Se quella avaria fosse avvenuta un giorno dopo, la sera del 16 aprile non sarebbe partito il postale da Palermo, perchè se il piroscafo *Città di Catania* avesse avuto vuote le caldaie non sarebbero bastate 24 ore per darle pronte alla partenza.

Io non ho le cognizioni tecniche speciali dell'onorevole Ancona o dell'onorevole Montù, ma i pratici tutti affermano come, con l'attuale sistema di servizio, lo sfruttamento del materiale ci condurrà, in epoca non lontana, anzi assai prossima, al deterioramento contemporaneo delle generatrici, la riparazione o sostituzione delle quali richiederà gran tempo e fortissima spesa, con la probabilità, o quasi certezza, di doversi interrompere il servizio per mancanza di materiale, non essendovene altro di scorta.

A tale sistema, del tutto irrazionale, dovrebbe provvedersi, con ogni sollecitudine, dotando il servizio della linea Palermo-Napoli di un altro piroscafo almeno.

La Navigazione generale, maestra e peritissima in materia di marineria, ed anche assai abile nelle economie, una volta sola provò di esercitare quella linea con due vapori, come pratica attualmente l'Amministrazione delle ferrovie di Stato, ed ottenne risultati assai disastrosi, tanto che, in breve volgere di tempo, si avvallarono i forni delle caldaie. Dopo così inconsulta prova, mai più, nemmeno in tempi assai difficili