

Iazzo-Lipari-Pizzo-Messina-Reggio Calabria-Riposto - Siracusa - Catania - Catanzaro - Cotrone - Taranto - Gallipoli - Brindisi - Bari - Molfetta - Barletta - Manfredonia - Viesti - Ortona-Pescara-Castellammare Ancona - (Trieste solo andata) - Venezia e ritorno » (2).

Percorrenza: Per viaggio, miglia 3324 (1); annua 172,848.

Velocità: Miglia 10.

Minimo dei piroscafi: n. 8.

Tonnellaggio lordo: Unitario 2000-2500; complessivo 18,000.

Sovvenzione annua: Lire 500,000.

La nota (1), rimane invariata:

(1) « Questa cifra è composta della percorrenza normale di miglia 2901 e di quella per gli approdi eventuali calcolata in via d'approssimazione in miglia 423 ».

Vi è poi la nota (2) nuova:

(2) « Di questi porti avranno approdo settimanale fino dall'inizio dei servizi quelli nei quali la somma delle merci caricate e scaricate durante gli esercizi 1910-11 e 1911-12 dai piroscafi esercenti la linea sovvenzionata corrispondente (XXI) non sia inferiore alla media annua di 5,000 tonnellate.

« Ciascuno degli altri porti avrà diritto all'approdo ogni qualvolta sia richiesto il trasbordo di almeno 10 tonnellate di merci da imbarcare o sbarcare. Questi ultimi porti conseguiranno il diritto all'approdo regolare quando per due esercizi consecutivi avranno raggiunto le 5,000 tonnellate di merci, in media annua, imbarcate o sbarcate su questa linea ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Viti de Marco, che ha presentato il seguente emendamento:

« *Alla linea 11, sostituire:* Genova-Livorno-Civitavecchia - Napoli - Palermo - Termini-Milazzo - Messina - Reggio-Riposto-Siracusa - Catania - Catanzaro-Cotrone-Taranto-Gallipoli-Brindisi - Bari - Barletta - Manfredonia - Ortona - Pescara - Castellammare - Ancona - (Trieste, sola andata) - Venezia e ritorno, con obbligo di eseguire approdi a Spezia-Savona-Portoferraio-Piombino-Porto S. Stefano-Torre Annunziata-Castellammare di Stabia-Salerno-Termini Imerese-Cefalù-Milazzo-Pizzo-Molfetta-Viesti tutte le volte che sia richiesto il trasporto, per ciascuno di detti porti, di almeno 10 tonnellate di merci o che vi siano da imbarcare in ciascuno dei porti stessi almeno 10 tonnellate di merci ».

DE VITI DE MARCO. Ringrazio il Governo, anche a nome dell'onorevole Di Palma, per avere nella sostanza accolto il mio emendamento.

Quindi ritiro l'emendamento stesso, accettando la formula preferita dal Governo e concordata con la Commissione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Pala, Scano e Abozzi hanno presentato il seguente emendamento:

« *Nella linea 11 a:* Genova-Livorno-Civitavecchia-Napoli, *sostituire:* Genova-Livorno-Civitavecchia - Terranova Pausania-Tortoli-Cagliari-Napoli ».

L'onorevole Pala ha facoltà di svolgerlo.

PALA. Questa è una proposta di modificazione alla linea che partendo da Genova percorre tutta la costa orientale del Tirreno, la costa ionica e quella Adriatica fino a Venezia.

È una linea di carattere essenzialmente commerciale, una linea che oserei dire ha il carattere di linea di piccolo cabotaggio.

Ora, considerando che dal prospetto delle linee in esame la Sardegna resta senza comunicazioni con le provincie meridionali, con l'Adriatico, ed anche con le nuove provincie italiane della Tripolitania e della Cirenaica, io, d'accordo con altri colleghi, ho creduto di chiedere, come chiesi alla Commissione, e chiedo oggi all'onorevole ministro ed alla Camera, se non sia il caso di dare un approdo di questa linea anche ai principali porti sardi, quelli cioè di Terranova Pausania, di Tortoli e di Cagliari, perchè se all'isola mancano comunicazioni dirette col Mezzogiorno e colla Libia, ne abbiamo quanto meno una indiretta.

Che manchino comunicazioni dirette almeno pel progetto in discussione, si vede a colpo d'occhio: la Sardegna per il litorale africano non ha che la progettata linea n. 6 che tocca Tunisi.

Mi rimetto quindi all'equità della Camera, e a quella dell'onorevole ministro.

PRESIDENTE. L'onorevole D'Alì ha presentato il seguente emendamento:

« *Nella linea 11 dopo:* Napoli, *aggiungere:* Trapani ».

Ha facoltà di svolgerlo.

D'ALÌ. La ragione del mio emendamento consiste nel bisogno assoluto di assicurare il contatto diretto del porto di Trapani con l'Adriatico. L'onorevole ministro avrà potuto rendersi conto della grande importanza di traffico del porto e provincie di Trapani con l'Adriatico, traffico che annualmente oscilla intorno alle 50 mila tonnellate, quindi la necessità che anche a questa regione della Sicilia non venga negato il contatto diretto con quel mare.