

dezza del sacrificio giustifica il bisogno dell'aiuto.

Ma, onorevoli colleghi, voi intendete difendere gli interessi di Napoli, e fate bene, poichè lo fate in buona fede. Ora, ditemi, quanto ha speso Napoli per la marina? Quanti sono i capitali di Napoli investiti nella marina? (*Interruzioni*). Lasciatemi parlare, poi risponderete.

La stessa navigazione nel Golfo di Napoli non è in mano dei napoletani, ma di una Compagnia estera. E Napoli, di fronte a Palermo, per toglierle quel poco che ha, viene a dire: integrate le mie iniziative! Ma mostratele prima, queste iniziative; fate i sacrifici che ha fatto Palermo; attuate gli istituti marinari, create l'industria come l'ha creata Palermo, sacrificando milioni e milioni ed allora avrete il diritto di chiedere nuovi aiuti dal Governo. Il quale, del resto, ha cercato di integrare ed ha integrato già le vostre iniziative con la legge delle sovvenzioni marittime. Napoli, che non era sede di compartimento e di armamento, per la nuova legge è diventata sede di compartimento e di armamento, ed a condizioni disuguali, perchè vi erano città, che avevano già fatto dei sacrifici. E Napoli ha avuto la sua sede di armamento e di compartimento con circa 40 mila tonnellate di stazza, mentre Palermo, di nome, ne ha avute 47 mila, ma, di fatto, ne ha avute 17,900. Dunque come si può oggi togliere a Palermo quello che il Governo, in vista dei suoi sacrifici, gli aveva concesso?

Ma non basta. Napoli, favorita dalla sua posizione geografica, per necessità di cose è destinata ad un grande avvenire e solo che essa voglia, può, colle sue semplici iniziative, sviluppare le proprie energie; mentre Palermo, per la sua posizione geografica, è fuori dalle grandi linee di navigazione e quindi ha bisogno di integrazione e di aiuti per conservare e sviluppare ciò che essa ha creato.

E come è possibile che il Governo non si preoccupi di questa posizione e che, per equità e giustizia, non dia a Palermo il mezzo di mantenere quella vita marinara, che essa ha creato, ha sviluppato e cercato, in tutti i modi, di migliorare? Io non agiungo altro. Credo che le ragioni della più assoluta giustizia ed equità — voi stessi, onorevoli colleghi, lo riconoscerete — militano a favore di Palermo. Quindi voi non seguitate nè la relazione del collega Salvia, nè ciò che altri colleghi potranno dire in appoggio di essa, e daretè il vostro suffragio a

quello che la grandissima maggioranza, anzi la quasi totalità della Commissione, ha proposto, lasciando Napoli come capolinea, e mantenendo a Palermo la sede di compartimento e di armamento. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Salvia, relatore della minoranza.

SALVIA, *relatore della minoranza*. Onorevoli colleghi, a me è rincresciuto di aver dovuto portare la questione sopra un terreno, che dirò semplice mente poco simpatico; ma la forza delle cose e la necessità che la giustizia distributiva, almeno qualche volta, abbia applicazione, mi hanno spinto a presentare una relazione di minoranza, che storicamente è surta quando, dopo il riconoscimento da parte del Governo del buon diritto di Napoli, la maggioranza dei colleghi, allontanandosi da un formale emendamento, per il quale Napoli veniva nominata sede di compartimento e di armamento di queste linee, decise di tornare al prisco progetto e di ridare a Palermo questo vantaggio speciale. Il fenomeno, al quale noi abbiamo assistito durante l'elaborazione dell'ordinamento dei servizi marittimi, merita tutta quanta l'attenzione della Camera.

Quattro porti importanti ha l'Italia: Genova, Palermo, Napoli e Venezia. Il quinto, che è già entrato bene in linea, Bari, provvede abbastanza bene da sè ai suoi bisogni. Nella ripartizione dei servizi marittimi si è verificato questo curioso, questo strano fenomeno: alla città ligure la maggior parte delle linee in omaggio alla floridezza dei suoi commerci marinari; a Venezia le linee dell'Adriatico e dell'Oriente, e poi, quando la Sicilia ha fatto sentire giustamente la sua voce, si è staccato dal gruppo del Tirreno superiore un nucleo di undici linee ed è stato dato a Palermo, per guisa che l'ultima, la cenerentola, come sempre, delle diverse città d'Italia, è rimasta Napoli!

*Voci*. No! no! (*Commenti*).

DI SANT'ONOFRIO. Palermo è la cenerentola! Noi vorremmo essere nelle condizioni di Napoli! (*Commenti*).

SALVIA, *relatore della minoranza*. Al porto di Napoli non furono concesse in definitiva che due sole navi, costituenti il famoso gruppo dell'Egitto. In un precedente progetto noi avevamo ottenuto non solo il compartimento marittimo, ma anche un gruppo importante di linee; avevamo ottenuto 40 mila tonnellate di stazza.

Dunque avevamo ottenuto per 48,000 tonnellate di stazza iscritte nel nostro porto; colla ripartizione dei vari gruppi