

**Vollaro Saverio**, *presidente della Commissione*,  
Il presidente della Commissione assume il compito di relatore, per deliberazione della Commissione stessa.

**Presidente.** Onorevole ministro dei lavori pubblici, accetta che la discussione si apra sul disegno di legge della Commissione?

**Branca**, *ministro dei lavori pubblici*. Accetto.

**Presidente.** Se ne dia lettura.

**D'Ayala-Valva**, *segretario*, legge (Vedi *Stampato* n. 157-A).

**Presidente.** La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Bettolo.

**Bettolo.** Onorevoli colleghi, un buon ordinamento del servizio marittimo attraverso lo stretto di Messina risponde non solamente a vere esigenze postali, ma sodisfa pure al bisogni d'indole militare; onde io fo plauso al fine che il Governo si è proposto di conseguire col presente disegno di legge.

Senonchè mi duole di dover rilevare come i modi proposti mal rispondano ad un buon ordinamento di quell'importante servizio, quale Commissioni governative, municipi e Camere di commercio invocavano.

Infatti la Commissione Reale per l'inchiesta sulla marineria mercantile del 1881, come la Commissione istituita nel 1887 per l'ordinamento dei nostri servizi marittimi, proponevano che il servizio cumulativo attraverso lo stretto fosse affidato ad una delle Società ferroviarie, alla Mediterranea od alla Sicula, e fosse eseguito senza trasbordo, sia pei passeggeri come per le merci.

Ora, il disegno di legge che ci viene presentato si allontana da questo concetto, e preferisce un esercizio che io credo difettoso, sotto il punto di vista tecnico, e poco conveniente sotto il riguardo economico. Poche parole per dimostrarlo.

Non è nuova l'applicazione, nè tanto meno l'idea di piroscafi forniti degli opportuni adattamenti per determinare una continuità di via; onde la merce, anzi i vagoni carichi di passeggeri e di merci, possano passare da terra a bordo e viceversa.

Sono i noti *ferry-boats* di cui vi parla la Commissione nella sua elaborata relazione, che facevano il traffico sul Nilo, fra Cafre-el-Ais e Cafre-el-Zajat, prima che vi fosse gettato il gran ponte; sono i noti *ferry-boats* che fanno attualmente il traffico fra la Danimarca e la Svezia, fra l'alta e la bassa Scozia in

mare aperto ed agitato; sono i *ferry-boats* che traversano la baia di Pablo a San Francisco di California in mare aperto alle onde del Pacifico.

Nè l'idea giunge nuova a questa Camera: la presentava nella seduta del 2 marzo 1885 l'onorevole Romeo, in occasione dello svolgimento di un suo ordine del giorno sull'esercizio delle strade ferrate. L'onorevole Genala, allora ministro dei lavori pubblici, l'accoglieva favorevolmente, impegnandosi a tradurla in atto tostochè la scadenza della convenzione glielo avesse permesso. Ricordo altresì che fino dal 1882 gran parte dei Municipi della Sicilia e delle Camere di commercio del Regno facevano voti presso il Governo perchè venisse attuato un progetto che incarnava quella idea. Ricordo inoltre come la Camera di commercio di Messina premiasse quello stesso progetto con la medaglia d'argento nella sua Esposizione inter-provinciale.

Dunque non v'è nessun dubbio che l'idea sia pratica, economica e conforme ai desideri ed ai bisogni del commercio. Ma tale non sembra l'abbia trovata il disegno di legge che il Governo ha presentato; giacchè per esso i passeggeri non vengono sottratti coi rispettivi bagagli a due noiosissimi ed incomodi trasbordi; e, quel che è peggio, vi si propone che i vagoni, carichi di merci, siano, mediante gru, alzati, imbarcati entro pontoni, e questi rimorchiati a traverso lo stretto.

Ora, chi ha avuto occasione, e, diciamo pure, la fortuna di avere acquistato qualche familiarità col mare, sa quali difficoltà si incontrano nelle operazioni di rimorchio, specialmente quando queste operazioni sono travagliate da vive correnti o da mare e tempo cattivi.

Io non voglio descrivervi con foschi colori la traversata dello stretto di Messina, in tempo di burrasca, ma è certo però che, quando in quel mare dominano i venti a forti raffiche dal quarto quadrante, e quando giunge l'onda pesante da Scirocco, e quando più intense sono le correnti, la traversata di quel breve tratto di mare risveglia nei naviganti qualche preoccupazione. Meno male quando si comanda un piroscapo, del governo del quale si è assolutamente padroni; ma se voi vi affidate a galleggianti, che non abbiano la difesa della locomozione, o del timone, se non quando siano animati da determinata velo-