

biano trent'anni, purchè si possa assicurare un buon servizio normale.

Ma ciò che aumenta grandemente la spesa, secondo il progetto del Governo e secondo quello della Commissione, è l'acquisto del materiale nautico per il servizio delle merci, giacchè il sistema dei *ferry-boats* non richiede nè pontoni, nè rimorchiatori, come sono imposti dall'articolo 3 della Commissione e dal secondo capoverso dell'articolo 2 del disegno ministeriale. Dunque il vero aumento di spesa deriva dal trasporto delle merci. Infatti, l'articolo 3 della Commissione dice:

« La Società dovrà altresì provvedere i rimorchiatori ed i pontoni in numero sufficiente ai bisogni del traffico ad esclusivo giudizio del Governo, per eseguire il trasporto delle merci, tanto in colli sciolti, come nei vagoni a carico completo, senza trasbordo delle merci in essi contenute.

« I pontoni saranno armati di binari, e capaci, ciascuno al trasporto riunito di sei vagoni carichi, delle categorie in circolazione sulle strade ecc. »

Il disegno di legge ministeriale dice:

« La Società dovrà altresì provvedere rimorchiatori e pontoni in numero sufficiente ai bisogni del traffico per eseguire il trasporto delle merci, tanto in vagoni sciolti, come nei vagoni a carico completo, senza trasbordo delle merci in essi contenute. »

Or bene tutto questo materiale, che l'uso dei *ferry-boats* vi risparmia, ascende ad una somma circa uguale a quella che si richiede per l'acquisto dei piroscafi che vi fanno il servizio dei passeggeri.

Ora vedete che sotto il punto di vista economico, non v'è dubbio che sia preferibile il sistema dei *ferry-boats*.

E diffatti l'applicazione larghissima che se ne è fatta in quasi tutti i luoghi, ove le condizioni di marea permettevano di applicarla, ve lo dimostra.

Qui avrei finito, se non mi premesse anche di giustificare la riduzione, che ho proposto, della velocità da 13 a 12 miglia.

Voi sapete che la velocità è un elemento economico molto importante, ma vi è pure noto che essa costa assai; è quindi necessario esaminare caso per caso se alla misura di spesa, che ogni aumento di velocità richiede, corrisponda un vantaggio che lo giustifichi.

Nel caso particolare abbiamo che, in base

alla distanza che corre tra Reggio e Messina, corrisponde alla velocità di 13 miglia un periodo di traversata di 37 minuti e 20 secondi; ed a quella di 12 miglia un periodo di traversata di 40 minuti e 26 secondi; differenza 3 minuti e 26 secondi.

Ma vediamo con quali sacrifici si ottiene questo piccolo risparmio di tempo.

Riferendomi alle condizioni di portata che sarebbero imposte dal disegno di legge, trovo che alle 13 miglia di velocità corrisponde la forza motrice di 2100 cavalli indicati, ed alle 12 miglia quella di 1500 cavalli indicati; differenza 600 cavalli.

Ora al risparmio di 600 cavalli di forza, corrisponde una economia superiore a 100 mila lire nella spesa d'impianto, valutando il cavallo al valore minimo di 180 lire, cioè il risparmio annuale di circa 20 mila lire, se si tien conto delle annualità, e delle quote differenti che sono dovute al capitale investito nella spesa d'impianto, e se si suppone che un solo piroscafo sia destinato al servizio della linea.

Ma d'altra parte ai 600 cavalli risparmiati corrisponde nelle spese di esercizio, per consumo di combustibile e materie grasse, l'economia annuale di 11 mila lire; quindi in totale ascende a 31 mila lire la differenza, fra il costo dell'esercizio fatto con la velocità di 13 miglia, e quello fatto con la velocità di 12 miglia all'ora. Queste 31 mila lire rappresentano, su per giù, il terzo della sovvenzione che è assegnata all'esercizio. Riferite a questa somma, quei famosi tre minuti che voi potreste guadagnare nella traversata, con la velocità di 13 miglia all'ora, e vedrete che ciascun minuto vi verrà a costare la bella somma di 10 mila lire! Sono veramente minuti preziosi codesti! Se si trovasse di poterne economizzare parecchi, con un vantaggio corrispondente a questo, basterebbero pochi quarti d'ora per poter raggiungere il pareggio del bilancio.

E con ciò io ho finito. Spero di aver dimostrato alla Camera la convenienza tecnica ed economica degli emendamenti che ho proposto; e confido che Commissione e Governo vorranno accettarli, e che la Camera vorrà approvarli. (*Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Parpaglia.

Parpaglia. Io saluto con vero piacere qualunque disegno di legge, che tenda a favo-