

Stabilito questo, devo dire alla Camera che questo disegno di legge non arreca all'erario un centesimo di spesa, anzi gli porta qualche piccolo utile.

Vogliate adunque, egregi colleghi, dare il vostro voto a questo disegno che migliora laggiù le nostre terre, le quali, se da una parte, come vi ha detto l'onorevole ministro, sono prospere, dall'altra parte non vanno bene, poichè sono contrade dove è incominciata l'emigrazione.

Venite in aiuto ad esse, e voi farete il bene nostro, della patria nostra. (*Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bettòlo.

Bettòlo. Io sarò brevissimo.

Sento il dovere di rispondere anzitutto due parole di ringraziamento all'onorevole ministro, ed all'onorevole presidente della Commissione, pel modo cortese col quale hanno voluto trattare quegli emendamenti che io ho presentati.

All'onorevole presidente della Commissione debbo fare osservare che io ben sapevo che l'iniziativa dell'attuazione dei *ferry-boats* veniva dalla Commissione; ed anzi faccio osservare che io ho portato questo dato di fatto come un argomento in appoggio dei miei emendamenti.

Solamente ho richiamata l'attenzione della Camera sopra il fatto dell'impossibilità che accampava la Commissione per le condizioni locali del porto di Reggio.

Ed io dicevo, che se l'angustia di quel porto non conviene alla manovra di un *ferry-boat* armato di due timoni, tanto più rende difficile la manovra di pontoni rimorchiati. Ma io riconoscevo che l'idea dell'applicazione dei *ferry-boats* viene dalla Commissione. E volete sapere di più? Io mi sono indotto a parlare, perchè ho raccolto quella idea nella relazione della Commissione stessa.

Debbo adesso una risposta all'onorevole ministro.

L'onorevole ministro ha attaccato i miei emendamenti, sotto due punti di vista: sotto il punto di vista tecnico e sotto il punto di vista economico. Sotto il punto di vista tecnico, ha portato un argomento che, se veramente fosse fondato, scuoterebbe un pochino il mio convincimento, perchè è un argomento di fatto.

Disse: in Europa, non avete ancora l'applicazione dei *ferry-boats* che abbiano percor-

renza superiore a sei chilometri. Io non capisco perchè, se ce ne fossero in applicazione in America, non avrebbero lo stesso valore che in Europa. Ma accettiamo pure l'Europa.

A questo proposito, ho qui diverse notizie estratte dall'*Engeneering*, che desidero comunicare alla Camera. Esiste un *ferry-boat*, che unisce due tratti della ferrovia del Nord fra l'alta e la bassa Scozia, fra Granton e Burnisland...

Branca, ministro delle poste e dei telegrafi. L'ho visto.

Bettòlo. ...attraverso il golfo di Forth, aperto al mare del Nord. La distanza che separa i due punti è di undici chilometri e mezzo: un po' più di sei, come vede.

Inoltre, abbiamo un *ferry-boat* che trasporta i treni, traversando il Gran Belt, tra la Danimarca e la Svezia. La distanza fra questi due punti d'approdo è di ventiquattro chilometri: quattro volte i sei che citava l'onorevole ministro. Havvi un *ferry-boat*, chiamato *Solano*, che unisce due tratti della ferrovia centrale del Pacifico. Esso viaggia fra Oakland e San Francisco, attraversando la baia di Pablo, che resta aperta all'onda dell'Oceano Pacifico. La distanza che separa le due città è di dieci chilometri.

Ed ora passiamo nella Manica, citata dall'onorevole ministro, il quale ha detto che ivi la traversata è di poco superiore ad un'ora, e quindi ha soggiunto: « Perchè non vi hanno applicati i *ferry-boats*? » Glielo dico subito, onorevole ministro: perchè il dislivello delle acque fra l'alta e la bassa marea è tale da non permettere l'applicazione dei *ferry-boats*; dalle *Tide tables* dell'anno scorso rilevo che l'altezza massima delle acque sul livello medio delle acque basse raggiunge a Dover 5 metri e 70 centimetri ed a Calais metri 7.36. Ma quando ci sono soltanto dei dislivelli normali di quattordici centimetri e dei massimi di trentacinque, come avviene a Reggio, nel tempo delle sizigie, creda, onorevole ministro, che non c'è alcuna difficoltà all'applicazione dei *ferry-boats*.

Ma qui sorge la questione più grave, trattata con tanta competenza dall'onorevole ministro: la questione economica. La Camera potrebbe dire: tanto valgono le asserzioni dell'onorevole ministro, quanto le vostre, intorno alle spese di impianto richieste dalla applicazione dell'uno o dell'altro sistema. Ma di questo io ho già ragionato a lungo nel mio