

le modalità di questo disegno di legge, stimando conveniente sostenere quello proposto dal Governo, che importa una minore spesa e contro la Commissione e contro l'onorevole Bettòlo.

La sovvenzione è basata sopra una quota fissa di 110,000 lire, la quale non può subire aumenti.

Quindi facendo il piroscifo, sia di 450 tonnellate di registro lordo, o 350 di registro netto, non si aumenterebbe la sovvenzione. Se ammettiamo invece la costruzione del *ferry boats* non si farà più nulla, ma si avrà che in luogo di spendere 110,000 lire come col piroscifo, con partecipazione degli utili da parte dello Stato, se ne dovrebbero spendere 800,000 pel solo piroscifo. (*Conversazioni*).

Dunque l'economia della spesa è sostenuta nel progetto ministeriale.

Vengo ora all'esame specifico dell'articolo della Commissione, rispetto alla velocità. Invece di dire 12 o 13 miglia all'ora, trattandosi di una breve distanza di 13 o 14 chilometri, in cui la velocità non si può interamente sviluppare, ritengo più opportuno che si sostituisca che la traversata sarà compiuta in un tempo non eccedente i 40 minuti, perchè a questo modo senza fare calcoli di velocità si saprebbe che, nell'ipotesi di un mare agitato, di correnti avverse, la massima traversata è di 40 minuti, mentre poi è supponibile che, con venti maneggevoli, con mare calmo e con corrente favorevole, la traversata si possa fare anche in minor tempo.

Rispetto al tonnellaggio non ho mai accettate le 450 tonnellate di registro netto per una ragione molto semplice.

La Camera mi consenta che io legga il tonnellaggio dei battelli che fanno il tragitto della Manica fra Douvres e Calais.

Ve n'ha uno di 862 tonnellate di registro netto, un altro di 288, ed il *Victoria* di 330 pel servizio normale. Si adoperano poi nella stagione invernale il *Petrel* di 248 tonnellate, il *Foam* di 234 e l'*Invicta* di 462.

Dato questo tonnellaggio per l'importante servizio giornaliero fra l'Inghilterra e la Francia, non sarebbe accettabile un battello di 450 tonnellate di registro netto pel servizio fra Messina e Reggio.

Ciò facendo si verrebbe ad accrescere l'onere della concessione, e si verrebbero a creare difficoltà per concluderla senza notevole miglioramento di servizio.

Quindi io proporrei che nel primo capoverso dell'articolo della Commissione, invece di *450 tonnellate di registro netto*, si dica: *450 tonnellate di registro lordo*; e che invece delle parole: *la velocità media non minore di 13 miglia all'ora*, si dica: *che la traversata dovrà compiersi in un tempo non eccedente i 40 minuti*.

Il secondo capoverso resterebbe qual'è e così l'articolo della Commissione verrebbe salva la forma, a corrispondere all'articolo ministeriale.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bettòlo.

Bettòlo. Io non mi oppongo a che si sostituisca alle 12 miglia di velocità media i 40 minuti, giacchè questo periodo di tempo corrisponde alla velocità di 12 miglia all'ora.

Per me è cosa indifferente. Ma tengo al mio emendamento per quanto si riferisce all'indole del servizio, che, secondo il mio modo di vedere, deve esser fatto col sistema dei *ferry-boats*. Che questi poi siano di 250 tonnellate, 300, 400 o 1000, il mio emendamento non lo prescrive tassativamente, perchè il tonnellaggio deve essere proporzionato alla intensità del traffico.

Se il ministro accetta l'articolo 2 della Commissione, vedrà che si troverà molto più vincolato nel contrarre un capitolato, di quello che si troverebbe accettando il mio emendamento.

Presidente. La Commissione accetta gli emendamenti proposti dall'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi?

Vollaro Saverio, presidente della Commissione. L'onorevole ministro che pareva d'accordo con noi, finisce col dar torto alla Commissione ed all'onorevole Bettòlo. Io amo le cose chiare. Noi, ora, con bastimenti di 340 tonnellate nette abbiamo un servizio cattivo. Scendere a 280 tonnellate di portata perdendone 60, ecco il regalo che ci fanno le nuove convenzioni! Ebbene, alla Compagnia qualche cosa il Governo deve concedere; il ministro vuole le 300 tonnellate lorde; ma noi ne preferiamo 280 nette, e su questo punto insistiamo: 280 nette.

In quanto ai 40 minuti non ne faremo una questione, sebbene 40 minuti significhino non 13 miglia all'ora, ma 10. A Messina certo non ci si arriva in quel tempo. Noi non abbiamo gravata la mano sulla Compagnia; ma si comprende che vi sono quelli che manovrano e che vogliono quello che