

l'esempio delle Ferrovie di Stato del Belgio e delle altre grandi Compagnie Ferroviarie inglesi quali la Great Western Railway - London, la London and N. Western Ry. Cy - la London Brighton and Sh. Coast Ry. Cy. ecc. venne fatta dalla Commissione Reale del 1906, la quale prevede un esercizio di mg. 256 363 annue con 8 piroscafi stazzanti al lordo tonnellate 14 330.

Le linee da esercitarsi erano la Palermo-Napoli, con prolungamento settimanale a Tunisi, e la Civitavecchia-Golfo Aranci con prolungamento a Terranova e Maddalena.

Previde per tale esercizio una passività di lire 2 700 000 ed a tanto fissò la sovvenzione relativa commisurata in lire 15,04 per mg. per la Civitavecchia-Golfo Aranci e lire 10,54 per mg. per la Palermo-Napoli.

La legge del 5 aprile 1908, che variò sostanzialmente il progetto della Commissione, tolse la Palermo-Tunisi, non passiva e che sarebbe stata invece attiva, come appendice d'un servizio già impiantato e che si poteva effettuare collo stesso materiale, aumentò la velocità della Palermo-Napoli da 18 a 20 miglia orarie, senza aumentare l'efficienza del naviglio per quella preventivata; aggiunse la Napoli-Siracusa per mg. 45 136 annue, ribassò le tariffe viaggiatori e merci del 40 per cento in media.

All'atto di progettare il naviglio, per l'esercizio, l'Amministrazione Ferroviaria dovette aumentarne la stazza per provvedere: alla maggiore capacità dei carbonili in relazione alle nuove velocità, agli alloggi pel maggiore personale di macchina occorrente, alle sistemazioni per far fronte al futuro aumento di passeggeri che i ribassi delle tariffe avrebbero promosso.

Di conseguenza, aumentò la spesa complessiva di primo impianto; si fece colpa all'Amministrazione Ferroviaria di aver costruito un naviglio troppo costoso, perchè fornito di troppi comodi, ma è lecito chiedersi se poteva l'esercizio di Stato fornire ai viaggiatori un minore *comfort* di quello che già godevano con le Società private.

Ed ora conviene domandarsi: il *deficit* che si rinnova, di anno in anno, nel bilancio dell'esercizio navigazione delle linee postali affidate allo Stato, è dovuto a cattiva amministrazione, ad inettitudine ingenita dello Stato ad esercitare, nel