

sto-Catania-Catanzaro-Cotrone-Taranto-Gallipoli-Brindisi.

Il movimento delle merci, di andata e ritorno, dà il seguente eloquentissimo risultato:

Palermo	5,846 tonnellate
Messina	8,106 »
Catania	19,320 »

Queste cifre non ammettono dubbi.

E, se non bastassero, ecco quelle relative ai passeggeri:

Palermo	2,062
Messina	922
Catania	2,263

Non vede l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi che Catania è il centro di tutta la produzione agricola, di tutta la produzione commerciale, di tutta la produzione industriale siciliana?

Non vede che è l'intera Sicilia che ivi manda le sue merci, e che quindi occorre, direi di più, è indispensabile l'approdo dei vapori, per avere il mezzo di inviare le sue produzioni lontano lontano, fin dove arriva la nostra lingua, fin dove penetra la nostra civiltà? Agevoli adunque il commercio e l'attività economica di quella laboriosa popolazione!

Ma le ragioni in favore dell'approdo dei vapori che fanno la linea di Alessandria non sono queste soltanto.

Nelle Convenzioni che furono in attuazione dal 1861 al 1877, il porto di Catania godeva ben altri privilegi, diciamoli così; aveva ben altri, e più importanti, approdi, che facilitavano l'incremento della nostra produzione. Avevamo, per esempio, la linea Catania-Napoli, che, poi, fu soppressa; avevamo la linea Catania-Ancona, che fu anche essa soppressa, con la promessa esplicita di accordare maggiori facilitazioni quando sarebbero state presentate le nuove Convenzioni marittime. Ora che le nuove Convenzioni sono state presentate dinanzi alla Camera, domando all'onorevole ministro che sia attuata la promessa fatta dal Ministero di allora.

Un'altra osservazione, ed avrò finito, poichè amo di essere breve.

Nel progetto delle Convenzioni marittime leggo: « Il passaggio dello stretto di Messina è lasciato alle ferrovie. »

E realmente fu votata la legge per questo

servizio cumulativo. Ma è dessa in attuazione? No; è un sogno ancora. Neanche le leggi si applicano!

Fu votato dal Parlamento il passaggio di questo servizio all'amministrazione delle ferrovie, ma l'amministrazione non l'ha ancora assunto. E noi abbiamo assistito allo scandalo che un servizio così importante è fatto per mezzo di piroscafi che sono la negazione della navigazione.

Avrei finito, perchè le osservazioni di indole generale le ho fatte. Ma siccome le parole sono come le ciriegie, vengono l'una dopo l'altra, devo ancora aggiungere una parola nell'interesse dei lavoratori.

I lavoratori dei nostri porti sono vittime della più infame *camorra*.

Mentre gli armatori pagano, direi quasi, equamente, la giornata di lavoro, alcuni speculatori assumono in appalto il servizio di caricazione e di scaricazione, e riducono molte volte di una metà il salario dovuto agli operai. Cosa davvero grave, questa, e della quale mi auguro che voglia interessarsi l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi.

Ma come si può provvedere? — dirà qualcuno. In un modo semplicissimo: obbligando la Compagnia Generale di Navigazione ad affidare, come si è fatto per altri servizi, direttamente, il caricamento e lo scaricamento dei suoi vapori alle Società di scaricatori e di stivatori, dove queste esistono. Aggiungo di più, perchè non si creda che voglia eccedere e perchè il ministro sia meglio messo in grado di accettare: si affidino alle Società operaie questi lavori, a parità di condizione, per evitare le prepotenze di questi speculatori che succhiano il sangue della povera gente.

E faccio punto, sicuro che l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi vorrà accettare le mie preghiere, le quali non hanno altro scopo che quello dell'incremento del nostro commercio e del benessere del nostro paese. (*Approvazioni*).

Presentazione di una relazione.

Presidente. Invito l'onorevole Boselli a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Boselli. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Proroga dell'esercizio provvisorio per gli stati di pre-