

ligure; perde in complesso 81 comunicazioni con Napoli, Livorno e Genova; perde 52 comunicazioni col Mar Nero e col Danubio, perde la linea dell'Estremo Oriente.

E gli altri porti? Messina e Catania perdono 103 comunicazioni con Napoli, Livorno e Genova, perdono le comunicazioni con la riviera ligure, perdono l'approdo della linea per la Cina; Messina perde l'approdo della linea al Centro America. I porti minori della Sicilia perdono, assolutamente, la prima linea con l'Adriatico.

Ora, onorevole ministro, in queste condizioni, questo disegno di legge non può, assolutamente, nè rasserenarci, nè rassicurarci sulle sorti della nostra Sicilia e del nostro commercio. Non mi dilungo più oltre per non abusare della benevolenza della Camera.

Su questi punti, su cui mi son permesso a nome mio e di molti altri colleghi, di parlare nella discussione generale, attendo dalla parola del ministro e del presidente del Consiglio, una parola franca e precisa, che ci assicuri che quanto noi abbiamo chiesto pel miglioramento di questa legge nell'interesse di Palermo e della Sicilia ci sarà accordato. In seguito alle vostre risposte, in seguito alle vostre assicurazioni noi, onorevole ministro, prenderemo le nostre deliberazioni sulla condotta da seguire nella votazione di questa legge! (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Resta inteso che ella, onorevole Di Stefano, limiterà il suo dire, quando volesse tornare sull'argomento nella discussione degli articoli. Ne ho già preso nota!

DI STEFANO. Stia tranquillo, onorevole Presidente. Ne prenda pure nota.

#### Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Cabrini e Di Saluzzo a recarsi alla tribuna per presentare talune relazioni.

CABRINI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Applicazione della convenzione internazionale di Berna del 26 settembre 1906 per l'interdizione del lavoro notturno delle donne impiegate nelle industrie.

DI SALUZZO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Aggiunte alla legge 2 luglio 1896, n. 254, sull'avanzamento nel regio esercito.

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

#### Si riprende la discussione del disegno di legge: Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del disegno di legge: Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi. Ha facoltà di parlare l'onorevole Foscari.

FOSCARI. Onorevoli colleghi, farò soltanto una rapida scorribanda a base di cifre e di osservazioni come critica generale alla maggiore convenzione presentata dal Governo, e dirò poscia anche brevemente, dello speciale interesse del mare Adriatico, pel cui pensiero già ieri gli onorevoli Sonnino ed Ancona fecero vibrare gli animi in questa Camera.

E prendo il passo dalla discussione generale avvenuta e che continua ancora alla Camera francese su argomento identico e che è già stata citata altra volta in questa discussione.

La discussione alla Camera francese si prolunga già da varie settimane; hanno pronunziato splendidi discorsi persone competentissime, ma nel mio esame io mi sono fermato specialmente al discorso pronunziato il 16 giugno dall'onorevole relatore di quella legge delle Convenzioni marittime, e specialmente ho esaminato un passo in cui il relatore, a difesa del disegno di legge, fa il paragone tra alcune condizioni e clausole della convenzione francese e le analoghe della convenzione italiana.

Mi consenta la Camera che ne ripeta un breve passo.

Dice il relatore, deputato Chautard: « L'Italia sta per concludere un contratto simile con una Società di navigazione: ebene per il servizio Genova-Costantinopoli, che io paragono naturalmente al servizio Marsiglia-Costantinopoli, il Governo italiano paga lire 14.88 per lega e per navi di 3 mila tonnellate e con velocità di 12 nodi, mentre noi paghiamo 13 franchi per navi di 3,800 tonnellate con velocità di 13 nodi. Per la linea Venezia-Alessandria, che io paragono all'altra Marsiglia-Alessandria, mentre noi paghiamo 13 lire per battelli di 4,000 tonnellate con velocità di 14 nodi, il Governo italiano paga 24 lire per battelli di 3,000 tonnellate e con velocità di 12 nodi; per la linea Palermo-Costantinopoli essa paga lire 19.80 per battelli di velocità di 10 nodi, mentre noi per la linea Marsiglia-Costantinopoli paghiamo 13 lire per battelli della velocità di 13 nodi.