

cessarii per le escavazione dei porti di quella Provincia, anzi per Siracusa credo che siano già state prevedute 62,000 lire; e quindi sarà anche provveduto al porto di Augusta, e sarà provveduto nelle misure necessarie, e se occorreranno anche queste 20,000 lire si daranno.

L'onorevole Omodei ha fatto anche alcune osservazioni riguardo alla forma degli appalti.

Io non nego che vi possa essere qualche caso speciale in cui siasi appaltato un lavoro d'escavazione per una somma prestabilita, e che, esaurita quella, non si sia più proseguito nel lavoro per mancanza degli stanziamenti in bilancio.

Ma faccio osservare all'onorevole Omodei che quando è stanziata una determinata somma, e che manca poco per compiere un lavoro, certamente sarebbe atto di pessima amministrazione quello di sospenderlo, per poi spendere il doppio o il triplo l'anno successivo. Ed è, appunto, con questo intendimento, che si è riservata in fondo nell'allegato 13 una somma per spese eventuali. Per conseguenza spero che l'inconveniente che egli ha deplorato non avverrà nel porto di Augusta.

**Presidente.** Onorevole Omodei, mantiene o ritira il suo emendamento?

**Omodei.** In seguito alle dichiarazioni del sotto-segretario di Stato, che valgono l'assicurazione che, oltre agli studi, si spenderà per la escavazione del porto di Augusta quello che è necessario, ritiro il mio emendamento.

**Presidente.** L'onorevole Comandini vuol parlare?

**Comandini.** Solamente per ringraziare il sotto-segretario di Stato, e per rammentargli che il tempo ha molto valore per i pescatori dell'Adriatico.

**Presidente.** Resta così approvato il capitolo 48 in lire 3,000,000.

Capitolo 49. Spese di personale addetto all'escavazione ordinaria dei porti, lire 108,000.

Capitolo 50. Personale subalterno pel servizio dei porti (*Spese fisse*), lire 38,000.

Capitolo 51. Personale subalterno pel servizio dei porti (*Spese variabili*), lire 7,717.

Capitolo 52. Pigionii pel servizio dei porti (*Spese fisse*), lire 1,000.

Capitolo 53. Manutenzione ed illuminazione dei fari e fanali, lire 800,000.

Capitolo 54. Personale addetto ai lavori

di manutenzione ed illuminazione dei fari e fanali, lire 25,000.

Capitolo 55. Personale pel servizio dei fari (*Spese fisse*), lire 306,000.

Capitolo 56. Personale pel servizio dei fari (*Spese variabili*), lire 71,000.

Capitolo 57. Sussidi per opere ai porti di 4<sup>a</sup> classe e per conservazione di spiagge (articoli 198 e 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F), lire 160,000.

Capitolo 58. Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di 4<sup>a</sup> classe della 2<sup>a</sup> categoria (articolo 23 del testo unico della legge sui porti e fari, approvato con Regio Decreto 2 aprile 1885, n. 3095), lire 75,000.

Capitolo 59. Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (*Spesa d'ordine*), lire 15,000.

*Strade ferrate.* — Capitolo 60. Personale di ruolo dell'Ispettorato (*Spese fisse*), lire 896,113 e centesimi 33.

L'onorevole Chinaglia ha facoltà di parlare.

**Chinaglia.** Prendo occasione dalla intestazione dei capitoli che andiamo a discutere per rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici ed al suo sotto-segretario di Stato una raccomandazione, che, confido, vorranno trovare ragionevole e giusta.

Mediante la costruzione della ferrovia Mantova-Legnago-Monselice, già da alcuni anni aperta al pubblico esercizio, si è potuto dar compimento ad una linea intesa ad agevolare la più diretta comunicazione fra Venezia-Genova ed i paesi intermedi, percorrendo la bassa valle del Po.

Io ricordo che il raggiungimento di questo obiettivo erasi riconosciuto di tanta importanza da fondare su di esso l'argomento principale per il quale venne decisa la costruzione della Mantova-Monselice.

Senonchè, compiutasi per tal maniera la linea Venezia-Genova, nulla si è fatto per favorire le relazioni e gli scambi dei paesi che quella linea era chiamata a servire. Anzi, l'esercizio di essa è condotto in maniera che nemmeno si può dire esista una linea Venezia-Genova.

Infatti questo esercizio si opera per piccoli tronchi senza alcun legame di continuità, con servizi, con materiale, con velocità al disotto di qualsiasi modesta esigenza, e con poco riguardo, in taluni punti, alle coincidenze e ad altre necessità itinerarie. Ora è