

di quest'ultimo molo - Tettoia sulla banchina del molo di ponente per deposito temporaneo delle merci - Impianto dei binari di allacciamento del porto alla stazione ferroviaria, lire 60,000.

Spese non superiori a lire 30,000 iscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale — Porti. Capitolo 232. Aumenti e miglioramenti delle grue e degli ormeggi e tonneggi, lire 29,000.

Capitolo 233. Lavori eventuali per i quali manca o è deficiente il fondo iscritto in bilancio nei limiti di lire 30,000, lire 29,000.

Capitolo 233 bis. Porto di Gallipoli - Lavori di prolungamento della scogliera pel ricovero delle barche a ponente del porto, lire 29,400.

Capitolo 234. Porto di Ortona - Ripristino dell'antica sponda murata alla radice del molo, lire 12,000.

Capitolo 235. Porto di Mazzara - Ricostruzione d'una banchina, lire 9,700.

Capitolo 235 bis. Porto di Messina - Restauro di banchina, lire 29,500.

Capitolo 235 ter. Porto di Siracusa - Sistemazione dello sbarcatoio e provvista di una gru, lire 27,000.

Fari. Capitolo 236. Rinnovazione di apparecchi, ampliamento dell'illuminazione sulle calate dei porti e forniture diverse, lire 29,000.

Capitolo 237. Ampliamento e sistemazione di fabbricati, costruzione e miglioramento di vie di accesso ai fari ed altri lavori diversi, lire 29,000.

Capitolo 238. Costruzione di una strada d'accesso al faro di Capo Miseno, lire 24,000.

Capitolo 238 bis. Strada di accesso al faro di Murro di Porco, lire 8,000.

Spese generali per i porti e pei fari. Capitolo 239. Assegni al personale ordinario e straordinario in servizio delle nuove opere marittime (*Spese fisse*). Trasferte, competenze diverse e sussidi al detto personale, lire 250,000.

Capitolo 240. Studio di progetti per opere non ancora autorizzate da leggi - Spese di stampa e casuali pel servizio marittimo, lire 7,400.

Spese comuni ad acque e porti. Capitolo 241. Riparazioni di danni cagionati alle opere idrauliche dello Stato dalle alluvioni e mareggiate dell'autunno 1898; spese per lavori per direzione e sorveglianza (legge 27 aprile 1899, n. 165) (*Spesa ripartita*) lire 200,000.

Strade ferrate. — Maggiori assegnamenti a congruaglio di antichi stipendi (*Spese fisse*), lire 600.

Capitolo 243. Assegni al personale straordinario ed avventizio presso l'Amministrazione centrale, gli uffici di circolo e di risconto dell'ispettorato in aiuto al personale di ruolo per funzioni riguardanti l'esercizio delle strade ferrate (*Spese fisse*), lire 430,000.

Presidente. È presente l'onorevole Nofri? (*Non è presente*).

Perde le sua iscrizione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Libertini Gesualdo.

Libertini Gesualdo. Comprendo benissimo che la Camera è stanca e, più che la Camera, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, poichè questa discussione è andata troppo a lungo; però l'argomento è di tale rilievo, che non posso rinunciare a prendere a parlare per esprimere alla Camera le mie idee in proposito.

In questo capitolo trovo segnata complessivamente una spesa di circa cinquantaquattro mila lire in aumento della spesa per il personale di ruolo dell'ispettorato delle strade ferrate. Non voglio qui censurare l'opera dell'ispettorato, però, con mio dolore, debbo osservare che l'ispettorato non risponde perfettamente alle ragioni per le quali fu istituito. Tra queste ragioni, principalissima credo quella di sorvegliare perchè le convenzioni ferroviarie siano rispettate dalle società.

E precisamente l'articolo 89 del capitolo prescrive che la sorveglianza deve essere *larga e continua* da parte del Governo, perchè il concessionario ottemperi pienamente e costantemente al buon andamento del servizio. Orbene, per quanto riguarda le altre reti, io ho inteso parecchi miei colleghi esprimere qui le loro lagnanze, per il modo come procede il servizio; per ciò che riguarda la rete che specialmente mi interessa, debbo da parte mia aggiungere che, nella rete Sicula, il cattivo servizio raggiunge proporzioni enormi.

Da noi tutto concorre ad allontanare il viaggiatore e le merci dalle ferrovie, specialmente nelle linee della rete complementare, tra le quali citerò la linea Catania-Caltagirone. Materiale rotabile pessimo e deficiente, macchine vecchie e di una potenzialità insufficiente; ed oltre a ciò tariffe elevate, le