

quanto al porto di Salerno. Ora non resta che a sollecitare la discussione del progetto di legge che ha presentato.

In quanto poi al porto di Cotrone, io non posso che raccomandare all'onorevole ministro di sollecitare i nuovi studi quanto più è possibile, affinché questi, dopo completati, siano presi sollecitamente in esame dal Consiglio competente.

Giacchè ho la parola, mi permetto di aggiungere, a ciò che ha detto l'onorevole Melchiorre, che egli troverà sempre appoggio in questa Camera quando domanderà che la cifra per le escavazioni sia aumentata, non solo nell'interesse delle provincie meridionali, ma nell'interesse di tutte le provincie marittime del regno.

PRESIDENTE. Intanto per ora non si parla delle escavazioni ma della manutenzione.

Non essendovi altri...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole La Porta mi ha domandato, se esistono residui sopra questo capitolo delle escavazioni, giacchè di escavazioni si parla. Il residuo c'è, ed è di 987,000 lire, ma è tutto impegnato.

Quanto alla Sicilia, l'onorevole La Porta conosce che siamo legati da un contratto; che questo contratto ha la durata di 6 anni, e finisce nel 1882; dunque siamo a fronte di un fatto compiuto.

Riguardo alla stipulazione da farsi per le provincie napoletane, io lo ringrazio dei consigli che mi ha dato, ed avrò ogni cura affinché si evitino quegli inconvenienti che egli ha lamentato.

All'onorevole Melchiorre, all'onorevole Capo ed alle raccomandazioni autorevoli dell'onorevole Nicotera, io debbo rispondere, che in questo momento non potrei accettare l'aumento proposto. Io ho dichiarato che in occasione del bilancio di definitiva previsione avrà luogo il riparto della somma complessiva addetta alla scavazione dei porti del regno, ed allora, laddove la somma sarà creduta insufficiente, la Camera potrà provvedere. Non mi pare che sia ora il caso di mettere a partito la proposta dell'onorevole Melchiorre.

PRESIDENTE. Non essendovi nessuna proposta, rileggo lo stanziamento del capitolo 19, Manutenzione e riparazione dei porti, lire 883,000.

(È approvato.)

Capitolo 20. Escavazione ordinaria dei porti, lire 2,200,000.

Onorevole Melchiorre non fa proposta qui?

MELCHIORRE. Io riserbo le mie osservazioni e proposte quando verrà in discussione il bilancio defi-

nitivo dietro le assicurazioni ora date dall'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Pongo dunque a partito lo stanziamento del capitolo 20.

(È approvato.)

(Sono approvati senza discussioni i capitoli seguenti:)

Capitolo 21. Personale subalterno pel servizio dei porti (Spese fisse), lire 80,398 45.

Capitolo 22. Personale subalterno pel servizio dei porti (Spese variabili), lire 9,717.

Capitolo 23. Pigiononi pel servizio dei porti (Spese fisse), lire 1,495.

Capitolo 24. Manutenzione ed illuminazione dei fari, lire 395,476.

MEYER. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Meyer.

MEYER. Credo opportuno di non lasciar passare inosservato un fatto gravissimo, relativo al servizio dei fari, accaduto nel mese decorso, onde provocare dall'onorevole ministro dei lavori pubblici una formale dichiarazione la quale valga ad assicurare l'animo di coloro che, ove si dovesse ripeterè...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Scusi, ma io non sento.

PRESIDENTE. Facciano silenzio.

MEYER. Allora parlerò più forte.

Ho detto che credo opportuno di non lasciar passare inosservato un fatto gravissimo, relativo al servizio dei fari, accaduto nel mese decorso, onde provocare dall'onorevole ministro dei lavori pubblici una formale dichiarazione la quale valga ad assicurare l'animo di coloro che, ove succedesse nuovamente un simile fatto, potrebbero eventualmente trovarsi esposti a gravissimi disastri. Voglio dire della posizione disperata nella quale ebbe a trovarsi il personale addetto al servizio del faro posto sullo scoglio d'Africa, nell'arcipelago toscano presso la Pianosa.

Per causa del tempo cattivo non poterono farsi i soliti approdi per le provviste necessarie, e da ciò emersero due gravi pericoli: l'uno per il personale che corse grave rischio di dover morire di fame, ove non avesse esso stesso colla propria previdenza, schivato il pericolo, diminuendo grandemente le razioni giornaliere; l'altro pericolo fu quello che essendo mancata la materia illuminante, il faro dovette restare spento per diverse notti consecutive, il che poteva dar luogo a disastri ben maggiori.

Qui non importa rilevarlo: ma quando il segnale del faro che regola il cammino dei naviganti viene a mancare, senza che loro ne venga dato avviso,