

finanza. Nondimeno, la Camera avrà notato come io abbia cercato di aumentare gli stanziamenti, in ispecie per le escavazioni: tanto che in questa parte delle opere idrauliche, il bilancio attuale segna l'aumento di un milione sul bilancio presentato dal precedente Ministero. Questo deve far tutti convinti che intenzione del Ministero è di adeguare, quanto più è possibile e quanto le condizioni della finanza lo permettono, gli stanziamenti del bilancio ai bisogni reali delle opere. E parmi inutile aggiungere che, con questa maggior somma che avrò disponibile, farò in modo di dar soddisfazione a parecchi dei bisogni accennati dagli onorevoli colleghi.

Io mi renderò conto, poi, specialmente di tutte le osservazioni fatte dall'onorevole Zizzi, quanto al porto di Amalfi, segnatamente per ciò che è spesa ordinaria, della quale in questo capitolo si tratta; dall'onorevole Monticelli pel porto di Brindisi; dall'onorevole Elia, quanto alla escavazione del porto di Ancona, in quella parte che fronteggia la banchina nuovamente costruita. Quanto all'onorevole Borruso, debbo fargli notare che le opere da lui raccomandate sono d'indole straordinaria e richiederebbero perciò una legge speciale che le autorizzasse. Presso a poco uguale risposta debbo fare all'onorevole Succi e all'onorevole Rava.

La raccomandazione dell'onorevole Cafiero ha avuto, parmi, lo scopo precipuo di avvertire il Governo che nel porto di Barletta, le opere non sono state compiute lodevolmente: affermando egli che il modo come è stata fatta la gettata non è conforme alle buone regole d'arte.

Io gli prometto che indagherò se il fatto sia vero, e provvederò nel caso, acchè questo fatto non abbia più a riprodursi.

Sono brevi queste mie dichiarazioni; ma io proprio prego e scongiuro gli onorevoli colleghi di volersene contentare; almeno provvisoriamente; prontissimo sempre a rispondere a tutte le interrogazioni ed interpellanze che, prima della discussione del bilancio di assestamento o del bilancio 1893-94, vorranno rivolgermi. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Così resta approvato il capitolo 46.

Capitolo 47. Spese di personale addetto alla manutenzione e riparazione dei porti, lire 66,000.

Capitolo 48. Escavazione ordinaria dei porti, lire 2,600,000.

Capitolo 49. Spese di personale addetto all'escavazione ordinaria dei porti, lire 100,000.

Capitolo 50. Personale subalterno pel servizio dei porti (*Spese fisse*), lire 57,706. 30.

Capitolo 51. Personale subalterno per servizio dei porti (*Spese variabili*), lire 6,717.

Capitolo 52. Pigiononi pel servizio dei porti, lire 1,000.

Capitolo 53. Manutenzione e illuminazione dei fari e fanali, lire 650,000.

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 60,000.

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Episcopo.

Episcopo. Credo mio dovere, a proposito di questo capitolo del bilancio, di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sulle condizioni del porto della città d'Otranto; la principale delle città salentine, nei tempi andati, che dà nome al territorio della Provincia; una piccola città, al giorno d'oggi, che aspetta la sua redenzione economica dalla bonifica dei terreni feracissimi, ma acquitrinosi, che la circondano, e dal commercio marittimo.

Il porto d'Otranto ha una storia molto lunga e non lieta.

Io non tedierò la Camera ricordandola nei suoi particolari, e nelle varie fasi che ha avuto; ma mi limiterò a pochi e fugaci cenni, che servano a rendere con precisione lo stato della questione e a far comprendere l'oggetto della mia raccomandazione.

La prima idea che ebbe il Governo italiano, e che prima di esso aveva avuto il Governo napoletano, circa il porto d'Otranto, fu quella di ridurlo in tale stato da poter servire alle navi di grande portata.

E ciò perchè si stimava che il porto d'Otranto, a causa della sua posizione topografica, dovesse essere l'anello di congiunzione fra l'Oriente e l'Occidente; e perchè, messo nell'imboccatura dell'Adriatico tra i due porti di Gallipoli e di Brindisi, distanti fra loro per