

Saracco, *ministro dei lavori pubblici*. Volevo notare appunto che trattasi di una questione riservata, sovra della quale si stanno facendo le indagini, così che fra pochissimi giorni sarò in grado di completare le notizie che oggi ha fornito l'onorevole Brunicardi.

Intanto debbo avvertire che la legge del 1875 non ha nulla a che vedere col fatto sul quale si è tanto ricamato nella seduta di ieri, e si è ritornati oggi: è una questione puramente tecnica. Vedrà la Camera se le cose stieno così, ed io in questo momento non credo doverne dire di più.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunicardi.

Brunicardi, *relatore*. Io mi permetto di fare osservare al ministro che la legge del 1875 non è affatto estranea alla questione sollevata da me. Il lavoro è stato eseguito per effetto della legge del 1881; ma il mantenimento degli argini è regolato dalla legge del 1875. E siccome i terreni produttivi sono di valore meschinissimo, trattandosi di terreni salmastri, così il ventesimo della fondiaria sarà bassissimo, e conseguentemente bassissimo il contributo delle Province e dei Consorzi interessati; in modo che il Governo, per il mantenimento di questi argini, dovrà spendere l'ottanta e più per cento. Ecco come c'entra la legge del 1875; ma ad ogni modo, la questione rimane riservata.

Presidente. Sì; la questione rimane riservata: per ora non parliamone.

La discussione è rimasta sospesa all'articolo 51.

Proseguiamo nella lettura.

Capitolo 51. Assegni, indennità di trasferte, competenze diverse e sussidi al personale addetto all'escavazione ordinaria dei porti, lire 108,000.

Capitolo 52. Stipendi ed indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei porti (*Spese fisse*), lire 30,000.

Capitolo 53. Pigioni pel servizio dei porti (*Spese fisse*), lire 1,000.

Capitolo 54. Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali, lire 820,000.

Capitolo 55. Assegni, indennità di trasferte, competenze diverse e sussidi al personale addetto alla manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali, lire 110,000.

Capitolo 56. Stipendi e indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei fari (*Spese fisse*), lire 292,000.

Capitolo 57. Sussidi per opere ai porti di 4^a classe e per conservazione di spiagge (Articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, e articolo 39 del testo unico della legge sui porti e fari, approvato con Regio Decreto del 2 aprile 1885, n. 3095), 150,000 lire.

Capitolo 58. Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di 4^a classe della 2^a categoria (Articolo 23 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con Regio Decreto del 2 aprile 1885, n. 3095), 85,000 lire.

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*), 866,113 lire.

L'onorevole Episcopo ha facoltà di parlare.

Episcopo. A questo capitolo mi è parso trovare opportuna sede per svolgere una calda raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Vorrei pregare l'onorevole Saracco che nell'attuazione del nuovo orario estivo venisse ristabilito sul tratto della linea adriatica Lecce-Otranto un secondo treno mattutino, come ha esistito fino all'anno passato con molto vantaggio delle comunicazioni locali, e che poi venne in seguito sostituito malamente da un treno serale, che è quello attualmente in vigore, il quale arrivando a notte inoltrata in Lecce non presenta veruna utilità. Il treno mattutino, di cui io parlo, partiva da Otranto alle nove del mattino e giungeva in Lecce verso le undici lasciando un'intera giornata a chi recavasi nel capoluogo per la trattazione di affari sia con privati, sia coi pubblici uffici. Il treno della sera invece non arriva che alle ore venti, quando, come si sa bene, è sospesa la vita delle piccole città e nulla può farsi. Quindi per qualunque affare, anche di lieve momento, che s'abbia a trattare nel capoluogo, gli abitanti di quei Comuni, che sono numerosissimi, quasi la metà della Provincia, debbono occupare due giornate, mentre che in poche ore potrebbero espletare i loro affari. I municipi di Maglie e di Gallipoli, come la Camera di commercio e la Deputazione provinciale di Lecce, nell'interesse di oltre cinquanta Comuni, hanno domandato la reintegrazione di quel treno mattutino da