

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

« Art. 77. La definizione in via amministrativa di tutte le controversie che possono insorgere nelle relazioni tra esattori, ricevitori, comuni, provincie e pubblica amministrazione, alle quali non sia altrimenti provveduto colla presente legge, è devoluta in prima istanza al prefetto ed in seconda istanza al ministro delle finanze. »

Lo metto a partito.

(È approvato.)

Rimane l'articolo nuovo aggiunto dalla Commissione, che avrebbe il numero 80. Ne do lettura:

« Tutti gli atti d'esecuzione mobiliare ed immobiliare che compiono gli esattori si fanno in carta libera. »

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

VILLA PERNICE, *relatore*. La Commissione prega la Camera di volerle accordare la solita autorizzazione di coordinare i numeri degli articoli.

PRESIDENTE. Ne ha il diritto, questo è portato dal regolamento.

VILLA PERNICE, *relatore*. Domando anche di poter riferire sopra alcune petizioni che pervennero alla Commissione, e sulle quali non fu finora riferito.

Voci. È inutile.

ASPRONI. Bisognava riferirne prima.

VILLA PERNICE, *relatore*. Dichiaro solo che la Commissione fino dalla prima seduta ha esaminato tutte le petizioni pervenute, e che ne ha tenuto conto nella formazione della legge.

Se la Camera le vuol sentire, io le esporrò, riassumendole.

Voci. È inutile.

PRESIDENTE. La votazione per scrutinio segreto su questo progetto di legge avrà luogo domani.

DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER UNA NUOVA CONVENZIONE PER LA COSTRUZIONE DELLE FERROVIE CALABRO-SICULE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge relativo alla nuova convenzione colla società *Vittorio Emanuele* per il proseguimento delle linee ferroviarie calabro-sicule. (V. *Stam-pato* n° 208)

Innanzitutto, prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici a dichiarare se acconsente che si apra la discussione sul progetto della Commissione.

CANTELLI, *ministro pei lavori pubblici*. Acconsento.

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

Il deputato Araldi ha facoltà di parlare.

ARALDI. Signori, sebbene mi sia iscritto per parlar contro questo progetto di legge, non intendo però oppu-

gnare il concetto principale che informa la convenzione proposta dal Ministero, ed in gran parte accettata dalla Commissione. Io non mi propongo altro se non che di sottoporre alla Camera alcune considerazioni sulla convenienza di talune fra le linee ferroviarie la cui ultimazione viene con questa convenzione affidata all'impresa Charles.

Io comincio dal dichiarare che considero come una grande fortuna che la società delle calabro-sicule non abbia potuto prosperare; essa si era obbligata a costruire 1272 chilometri di ferrovia; una gran parte di queste ferrovie erano, a miei occhi, più dannose che utili, in quanto che, senza favorire per nulla la prosperità interna ed il commercio del paese, avrebbero finito per venire a gravare l'erario di una rilevantissima somma di garanzie da pagarsi, allorchè queste ferrovie fossero state ultimate.

Io considero perciò come una grande fortuna che il contratto colla società delle ferrovie calabro-sicule venga risolto col mezzo di questa convenzione, risolta in parte almeno, se non ho male inteso la convenzione stessa, in quanto che lo sviluppo totale delle linee ferroviarie da costruirsi si residua a 640 chilometri, ed il peso di cui sarebbe gravato l'erario dello Stato viene ridotto per conseguenza alla metà circa di quello che avrebbe potuto risultare nel primitivo progetto, quando avessero potuto essere attuate le linee nella loro totalità.

Io ho interpretato questa convenzione in questo senso, che, per ora almeno, lo Stato non si obbliga a fare ultimare che 640 chilometri, parte nella Sicilia, parte nella Basilicata e nella Calabria, mentre per gli altri 632 chilometri per ora rimane in facoltà del Governo di affidarne ad altra società l'esecuzione quando gl'interessi dello Stato lo dimostrino conveniente. Ma anche su questi 640 chilometri, a cui si riduce il contratto attuale, trovo che ve n'è una parte la quale assai male corrisponde allo scopo generale che si vuole da tutti raggiungere, la prosperità delle nostre provincie, l'aumento del loro commercio. Questa porzione è, a mio avviso, tutto il tratto di ferrovia che si estende da Taranto a Bianconovo per una distanza di 235 chilometri.

Questa linea di ferrovia, percorrendo in gran parte la spiaggia lungo il golfo di Taranto e lungo il mar Ionio, tocca pochi paesi di qualche importanza, non può recare alcuno aumento, alcuna agevolezza al commercio, e non può questa linea di ferrovia per se stessa arrecare allo Stato un provento qualunque. Se questa linea fosse una linea di passaggio internazionale, almeno si potrebbe sperare...

Voci. C'è una legge.

ARALDI... che qualche viaggiatore potesse passare per quella...

MASSARI G. Chiedo di parlare.

ARALDI... ma qual è il commercio che può sussistere