

Presentazione di una relazione e di un disegno di legge.

Presidente. Onorevole Vacchelli, l'invito a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Vacchelli. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Provvedimenti a favore della Cassa pensioni per gli operai.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Crispi, presidente del Consiglio. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge perchè sia aperto un credito al ministro dell'interno per provvedere alla residenza della Camera dei deputati. (*Benissimo!*)

Presidente. Do atto all'onorevole ministro dell'interno della presentazione di questo disegno di legge che sarà stampato e distribuito.

Salaris. Domando che sia dichiarato urgente.

Presidente. Se non vi sono osservazioni, l'urgenza s'intenderà ammessa.

(*È concessuta.*)

Spero che domattina potrà questo disegno di legge essere esaminato dagli Uffici.

Seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti per le strade ferrate complementari.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vigoni.

Vigoni. Mi perdoni il Governo se io entro per un istante a scrutare la mente degli Dei: parmi invero che esso debba rallegrarsi assai della notevole diminuzione di iscrizioni fra gli oratori che intendevano parlare su questo disegno di legge, imperocchè dei tre oratori che mi hanno preceduto due, più o meno direttamente, hanno alluso alla costruzione di nuove linee, e ne fecero più o meno direttamente domanda. Se si dovesse seguire questa via, anzichè riparare alla legge del 1879, verremmo a farne un'altra ancora peggiore. Non temano pertanto che io venga a domandare una nuova linea: mi limiterò ad alcune osservazioni sul disegno di legge; le quali saranno anche brevi in quanto che la chiara e competente relazione dell'onorevole Genala mi dispensa dall'entrare in molti argomenti al riguardo.

Io voterò con rassegnazione questo disegno di legge, dico con rassegnazione, avuto riguardo alle condizioni finanziarie del paese, e perchè credo

che sia necessità accettarlo, adempiendosi ad impegni presi formalmente con una legge e che diventano perciò un diritto intangibile, e per far opera di giustizia, restituendo quella perequazione fra i lavori nelle diverse provincie la quale per un complesso di circostanze era stata turbata.

Le considerazioni politiche, a cui allude l'onorevole Genala nella sua relazione, le apprezzo assai, e credo che con questa legge si possano tranquillare tutte quelle popolazioni, le quali a torto o a ragione, aspettano grandi benefici dall'apertura delle ferrovie nei loro paesi.

Ma credo che, oltre alle popolazioni, i loro rappresentanti abbiano bisogno di esser sottratti da quegli eventuali turbamenti, che su di essi si ripercuotono. Credo che il giorno in cui sarà, come suol dirsi, liquidata questa questione, molti di essi respireranno più liberamente.

L'onorevole Saracco ha presentato un piano completo, il quale pare non piaccia all'onorevole Arbib, perchè egli avrebbe voluto che si adottasse un sistema unico e le costruzioni si facessero interamente per cura diretta dello Stato.

Se l'onorevole Arbib avesse detto: io non credo che questa soluzione possa dirsi definitiva, mi sarei trovato d'accordo con lui, perchè vi sono contratti a licitazione, i quali per l'indole loro lasciano sempre qualche incertezza sull'esito finale: per circa il 40 per cento dello sviluppo chilometrico delle linee, che dovranno essere costruite, i progetti non si possono dire definitivi, e quindi può arrivarci qualche sorpresa; ma siccome i progetti attuali, ad ogni modo, sono tutti in uno stadio molto più inoltrato di quello in cui erano i progetti sui quali si fonda la legge del 1879 (intendo per le linee delle quali v'erano i progetti); io credo che, se qualche sorpresa ci fosse, non sarà tale da suscitare gli allarmi che giustamente sorsero l'anno passato, quando furono presentate le prime proposte di maggiori spese ferroviarie.

Il problema è assai complesso, onorevole Arbib, e dovendosi costruire 3043 chilometri di ferrovie, in un periodo di dieci anni, e dovendosi spendere un miliardo e 610 milioni, credo che l'attenersi ad un'unica soluzione non sarebbe stato neanche possibile: attenendosi a tre sistemi di costruzione, c'è maggiore facilità di ripartire l'onere, e non si ferisce così direttamente il credito dello Stato, come si ferirebbe col sistema da lui prediletto.

Non ripeterò le cifre che sono esposte nella relazione, le quali dimostrano chiaramente quale sia il riparto dei lavori e della spesa fra coloro