

il sistema della trazione elettrica si fa con minore spesa, tanto di costruzione, quanto di esercizio.

L'onorevole Brunialti mi domandò pure che cosa io intendessi di fare circa la derivazione delle acque pubbliche.

L'onorevole Brunialti sa che il lavoro della Commissione nominata da me d'accordo coi miei colleghi della finanza e dell'agricoltura ha compiuto il suo lavoro, che fu accuratissimo. L'ho sottoposto al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che lo ha approvato con alcune modificazioni.

Ora si sta facendo la relazione, per essere presentata al Parlamento.

Posso quindi assicurare l'onorevole Brunialti che fra giorni sarà presentato al Parlamento il disegno di legge sulla derivazione delle acque pubbliche.

E così pongo termine al mio discorso ringraziando la Camera della sua benevola attenzione e pregandola di volere onorare del suo suffragio il presente disegno di legge. Credo che esso corrisponda ad un bisogno sentito dal Paese; e, come dissero ieri parecchi oratori, fra i quali l'onorevole Gianturco, sarà questa anche opera di perequazione e di pacificazione ferroviaria. *(Benissimo! Bravo!)*

**Presidente.** È presente l'onorevole Agnini?

*Voci.* Chiusura! chiusura!

**Presidente.** Essendo chiesta la chiusura, domando se sia appoggiata.

*(È appoggiata).*

La metto a partito, riservata s'intende la facoltà di parlare all'onorevole relatore.

*(La chiusura è approvata).*

### Presentazione di una relazione.

**Presidente.** Invito l'onorevole Vollaro-De Lieto a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**Vollaro De Lieto.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Commissione nominata dagli Uffici per esaminare il disegno di legge: Modificazioni all'articolo 80 della legge elettorale politica.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

### Si riprende la discussione sul disegno di legge relativo alle sovvenzioni ferroviarie.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**Chimirri, relatore.** Onorevoli colleghi! Questo disegno di legge ha dato luogo ad apprezzamenti di varia natura, e a contraddittorii giudizi. A taluni sembra pericoloso per la pubblica finanza; altri invece lo credono timido, scarso e disadatto a soddisfare i bisogni e le aspettative del paese, e propongono emendamenti per elevare la misura delle sovvenzioni, e slargare l'ambito della legge. La vostra Giunta si è tenuta lontana da codesti eccessi. Dando giusto peso alle obiezioni e ai timori de' più cauti, ha resistito e resisterà a tutte le domande di maggiori aumenti che comprometterebbero le sorti di questo disegno di legge.

Restando nel giusto mezzo, essa accolse il savio pensiero, che lo informa, e senza alterarne la sostanza, vi introdusse poche modificazioni, le quali tendono a rendere la legge più efficace e meglio rispondente ai fini d'indole economica e politica che si vogliono con essa raggiungere. Coloro, che la combattono in nome della finanza severa, non hanno posto mente a ciò, che costituisce il vero pregio di questa legge, la quale si propone di sostituire nella costruzione delle ferrovie secondarie l'industria privata alla ingerenza diretta dello Stato.

L'onorevole Prinetti ricordò ieri i danni che vennero allo Stato dal sistema delle costruzioni dirette. Non è piccola utilità pel Tesoro quella di sostituire annualità fisse ed invariabili largite a titolo di sussidi al debito indefinito, ai rischi e alle sorprese delle costruzioni dirette, così minacciose per la stabilità del bilancio.

Con questo disegno di legge si provvede appunto ad evitare codesti pericoli e a semplificare il problema ferroviario, che mantiene in agitazione il paese ed in angustie il Governo, impotente a mantenere i vecchi impegni e a soddisfare giuste domande di nuove costruzioni.

Purtroppo il sistema inaugurato nel 1879, e peggiorato con le leggi del 1881-82, oltre alle dannose conseguenze finanziarie, fu sorgente di flagranti ingiustizie. Fu una gara a chi arrivava primo, e così avvenne che linee secondarissime presero il passo nelle costruzioni a linee di generale interesse.

Per mitigare le sperequazioni e far tacere i reclami, alle linee già decretate con generosa e spensierata larghezza, fu promessa nel 1885 la costruzione di altri 1000 chilome-