

creto del 1887, e nell'articolo 2 di questo disegno di legge. Il concetto in esso espresso è chiaro: per accordare il massimo del sussidio bisogna che concorrano le condizioni indicate nel decreto 1887, il costo delle linee nella misura segnata nell'articolo 2 ed insieme le altre circostanze quivi enumerate in forma alternativa.

Ci fu rimproverato di non aver tenuto conto abbastanza del criterio della difesa nazionale, perchè, dopo aver soppresso il secondo capoverso dell'articolo 1°, di ferrovie militari non si fa parola nell'articolo 2. La Commissione credette di non potere accettare come regime di preferenza un criterio così vago, così elastico che tutti avrebbero invocato.

Quali sono infatti le ferrovie militari? Lo disse ieri un uomo competentissimo, l'onorevole Dal Verme. Tutte le ferrovie in quanto facilitano la mobilitazione e il dislocamento dei soldati possono arrogarsi il titolo di ferrovie militari,

Valle Angelo. C'è una distinzione.

Chimirri, relatore. Lo stesso onorevole Dal Verme non mancò di avvertire, che forse le sole ferrovie che non possono darsi questa qualificazione sono le ferrovie di confine, poichè esse non servono alla difesa ma sono varchi aperti all'invasione, per cui ogni volta che occorre costruirne una per la necessità dei traffici internazionali, bisogna munirla di forti di sbarramento.

Del resto cotesto criterio è già incluso nel decreto del 1887. Infatti fra le condizioni ivi enumerate si comprende il vantaggio che verrà dalle nuove linee ai servizi pubblici e specialmente alla difesa nazionale; e questo basta per accordare un giusto favore alle così dette linee militari, senza farne un criterio assoluto di preferenza.

Un'osservazione di indole tecnica venne fatta dall'onorevole De Nava. Egli ci chiese perchè abbiamo mutato l'ultimo capoverso dell'articolo ministeriale sostituendo alle parole: « progetto particolareggiato » le parole: « progetto regolare » che non gli sembrano corrette tecnicamente, non rinvenendosi questa specie di qualificazione nella legge delle opere pubbliche.

La mutazione fu introdotta perchè un progetto particolareggiato può costare parecchie migliaia di lire. Ora chi volete che

si esponga a simili spese senza prima assicurarsi la concessione? La legge del 1889 si contentava di un regolare progetto a corredo della domanda, e noi siamo tornati all'antico. Basterebbe questo fatto per giustificare la proposta mutazione, ma voglio inoltre dimostrare alla Camera che la qualificazione è tecnicamente corretta, e la più appropriata. La Commissione non si contentò di un progetto di pura massima, perchè troppo vago ed indeterminato; escluse il progetto particolareggiato, perchè troppo costoso, e tenne una via di mezzo, del tutto conforme al prescritto dell'articolo 244 della legge sulle opere pubbliche.

Quivi è detto: « le domande di concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia pubblica dovranno essere accompagnate da una dimostrazione della sua pubblica utilità, dalla indicazione del modo col quale si intende provvedere alle occorrenti spese, dal calcolo presuntivo dell'importare di sua costruzione e primo stabilimento, e finalmente da quei piani, profili e disegni che sono necessari per poter pronunziare un giudizio sulla regolarità tecnica del progetto. » Dunque se il giudizio deve versare sulla regolarità tecnica basterà che il progetto sia regolare. Da ciò è chiaro che nel formulare il nuovo canone, ci siamo attenuti alla formula adottata nelle leggi precedenti e al linguaggio tecnico dell'articolo 244 sopra ricordato.

Dopo queste spiegazioni spero che i nostri colleghi non vorranno insistere nelle modificazioni proposte all'articolo secondo, tanto più che in questa materia è difficile improvvisare.

Spesso si crede, mutando, di aggiungere chiarezza ed efficacia e si sollevano invece dubbiezze e difficoltà.

L'articolo 2 fa parte di un progetto già studiato da due Commissioni e votato l'anno scorso dalla Camera; perciò vi preghiamo di votarlo tal quale è oggi riproposto di accordo dal Governo e dalla Commissione.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Mi associo interamente a tutte le osservazioni fatte dall'onorevole relatore specialmente quando ha detto una grande verità, che cioè la bontà e l'efficacia di questa legge dipenderà dal modo con cui essa verrà eseguita.