

TOSCANELLI. Ma c'è un'altra parola incriminata. Ella, onorevole ministro, non mi ha lasciato continuare il discorso. C'è anche la frase « della forza maggiore », la quale naturalmente può togliere ogni efficacia all'articolo 18...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Quella frase è forza maggiore mantenuta. (*Ilarità*).

TOSCANELLI. ...perchè l'articolo 18 riguarda casi così speciali che non si può parlare di forza maggiore.

Ora dubito assai che questa frase possa rendere veramente inefficace, come m'è parso che qualcuno abbia accennato, taluni degli articoli nuovamente introdotti. La questione delle ferrovie mi pare sia assolutamente differente. Giusto sarebbe il concetto del ministro, quando dicesse: trattiamo i canali come abbiamo trattato le ferrovie.

Ma è evidente che il concessionario delle ferrovie ha una concessione che gli può fare correre tutte le alee e, fra le altre, anche l'alea della forza maggiore; ma qui il concessionario ha facoltà così limitate, che quest'alea non la può far giuocare in nessun modo, perchè si è dato a questo concessionario un campo così ristretto della sua azione, che non so come si possa parlare di forza maggiore.

Capisco benissimo che la forza maggiore sia stata applicata a taluni concessionari dello Stato ed applicata anche per la ferrovia circumvesuviana e per le ferrovie intorno a Messina; ma prego il ministro di dirci dove il concessionario, qui, potrà trovare quest'alea; altrimenti ci troveremo in questo caso: che avremo messo taluni articoli per dare facilitazioni che poi, in realtà, non potranno essere concesse e toglieremo la possibilità di queste medesime concessioni.

PRESIDENTE. Allora metteremo a partito questa proposta...

TOSCANELLI. No, no. Dobbiamo tanta gratitudine, nell'insieme, al ministro, che non faccio proposte. (*Ilarità*).

PRESIDENTE. Allora metto a partito l'articolo 26, con la omissione delle parole da me indicate.

(*È approvato*).

Art. 27.

La domanda di concessione deve essere accompagnata:

a) dal progetto esecutivo delle opere di ristabilimento e delle opere nuove, con

l'indicazione dei termini entro i quali debbono essere incominciate e compiute;

b) da una relazione che indichi la natura delle opere di manutenzione e l'annua spesa media presuntiva;

c) da un piano finanziario da cui risultino in linea presuntiva il costo delle opere di ristabilimento e nuove e la spesa annua media della manutenzione, come pure l'ammontare approssimativo dei proventi e delle tasse di esercizio.

Il richiedente deve inoltre dimostrare la disponibilità dei mezzi finanziari occorrenti per l'intrapresa e dare cauzione.

(*È approvato*).

Art. 28.

La concessione è fatta mediante decreto reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, d'accordo con quelli d'agricoltura, industria e commercio e del tesoro, su conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Per le opere e per gli impianti in canali navigabili patrimoniali, il decreto reale di concessione è fatto d'accordo anche col ministro delle finanze.

Per le concessioni relative alle linee navigabili della terza e della quarta classe occorre inoltre il consenso della rappresentanza del Consorzio. Tale consenso non sarà necessario per le linee navigabili della terza classe quando abbia avuto applicazione la disposizione di cui al 1° comma dell'articolo 12.

(*È approvato*).

Art. 29.

La determinazione dell'annualità o della sovvenzione annua di cui agli articoli 9, 21 e 24 è fatta a norma del comma 3° dell'articolo 5 della legge 12 luglio 1908, numero 444.

Le disposizioni dell'articolo 7 ultimo comma della legge 12 luglio 1908, n. 444, sono applicabili alle obbligazioni emesse dalle Società per azioni, concessionarie di opere e mezzi di navigazione.

(*È approvato*).

Qui troverebbe luogo un articolo 29 *bis*, dell'onorevole Sichel.

Quest'articolo sarebbe del seguente tenore:

Art. 29 *bis*.

La esecuzione dei lavori di ristabilimento, di manutenzione e di opere nuove sarà affi-