

CCXXV.

1ª TORNATA DI MERCOLEDÌ 20 GIUGNO 1906

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE DE RISEIS.

INDICE.

Ferrovie dello Stato (Seguito della discussione del disegno di legge per provvedimenti relativi all'esercizio)	Pag. 8749
ALESSIO	8754-58
BRUNIALTI	8757
CAVAGNARI	8753
DANEO	8760
GIANTURCO (<i>ministro</i>)	8750
	8752-55-57-60
GUERCI	8755
LUZZATTO A. (<i>relatore</i>)	8750-52-53
PANIÈ	8751-52-59-60
PRESIDENTE	8749
PUCCI	8750
TEDESCO	8752-58
Disegni di legge (Discussione):	
Consorzio per il porto di Genova	8761
CAVAGNARI	8761
GALLINO (<i>relatore</i>)	8763
GIANTURCO (<i>ministro</i>)	8762
Esercizio della ferrovia Vicenza-Treviso	8763
BERTOLINI	8764
BRUNIALTI	8763
GIANTURCO (<i>ministro</i>)	8765
VENDRAMINI	8765
Magistrato alle acque (<i>Seguito della discussione</i>)	8767
BERTOLINI	8768-69-70
GALLI	8767-71
GIANTURCO (<i>ministro</i>)	8769-70
MOSCHINI	8768-70
ROMANIN-JACUR (<i>relatore</i>)	8767-70

La seduta comincia alle ore 10.

VISOCCHI, *segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana precedente, che è approvato.

Seguito della discussione dei provvedimenti per le ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: «Provvedimenti per l'esercizio delle ferrovie di Stato».

Come la Camera ricorda, nella precedente tornata furono approvati i primi articoli fino all'articolo 4 *bis* inclusivo.

Do lettura dell'articolo 5.

Art. 5.

Per gli impiegati provenienti dall'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e dal Regio Ispettorato generale delle strade ferrate, se appartenenti al ruolo organico, si applicano, per quanto riguarda il trattamento di pensione, le disposizioni dell'articolo 48 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari approvato col regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70.

L'importo della pensione o dell'indennità spettante sarà ripartito fra il Tesoro e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in ragione della somma totale degli stipendi che saranno stati corrisposti agli impiegati prima e dopo il loro passaggio alle ferrovie dello Stato.

Sono mantenute per gli impiegati stessi le disposizioni della legge 7 luglio 1876, numero 3212 (serie 2ª) per quanto riguarda le ritenute sugli stipendi e sulle pensioni.

Rimangono impregiudicati, per il trattamento di pensione, gli effetti delle speciali dichiarazioni rilasciate dagli impiegati all'atto della loro ammissione in servizio.

Gli impiegati provenienti dal Regio Ispettorato generale, se appartenenti al ruolo transitorio del personale aggiunto, hanno facoltà, fino al 30 giugno 1906, di iscriversi, con decorrenza 1º gennaio 1906, al nuovo Istituto di previdenza, di cui alla legge 29 marzo 1900, n. 101.

Quelli che avranno esercitato tale facoltà, ed in caso di morte le loro vedove ed i figli, avranno diritto, oltre al trattamento loro dovuto dall'Istituto, di ricevere dal Tesoro, in tutti i casi previsti dall'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, il pagamento di quanto loro sarebbe spettato al 31 dicembre 1905 in base a detto articolo, se fossero

stati allora collocati a riposo o dispensati dall'ufficio.

Per gli altri e per le loro famiglie sarà mantenuto, anche dopo il 1° gennaio 1906, il trattamento previsto dalla citata legge 3 marzo 1904, n. 66, restando a carico del Tesoro quanto sarebbe spettato, in base alla legge stessa, al 31 dicembre 1905, agli impiegati medesimi, se a quella data fossero stati collocati a riposo o dispensati dall'ufficio, ed il rimanente a carico dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Gli impiegati provenienti dall'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e dal Regio Ispettorato generale, che fossero collocati in disponibilità od in aspettativa, ai sensi degli articoli 43 e 44 del regolamento sul personale della rete Mediterranea, quando siano scaduti i termini prefissi senza che vengano riammessi in servizio, cesseranno di far parte dell'Amministrazione, salvo ai medesimi il diritto di conseguire quella pensione di riposo o quell'altra indennità, che a' termini di legge ed a' sensi del presente articolo, possa loro competere.

A questo articolo l'onorevole Compans ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo ad esaminare benevolmente se e con quali modalità possa computarsi, agli effetti della pensione, il servizio militare prestato dagli agenti delle ferrovie dello Stato ».

È presente l'onorevole Compans?

(Non è presente).

Non essendo presente l'onorevole Compans, il suo ordine del giorno s'intende ritirato.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pucci.

PUCCI. Rivolgo una domanda all'onorevole relatore. Qui, dove si tratta di pensioni e di indennità, possono o debbono avere nessuna influenza le tabelle, che non si discutono, ma che sono unite alla legge? E, fatta questa domanda, ne consegue una altra che ugualmente rivolgo all'onorevole relatore. Noi approveremo una legge, nella quale si fa cenno ad alcune tabelle, che non si discutono e non si votano colla legge, ma che sono unite alla relazione (allegato H).

Ora io domando: queste tabelle non discusse non daranno nè torranno diritti a nessuno?

Se dovessero concedere o togliere dei diritti, si dovrebbe discuterle prima di passare alla approvazione della legge. Se poi esse sono unite alla relazione, come un semplice mezzo di dimostrazione e per fissare

l'ammontare complessivo della spesa e non la erogazione delle singole somme, allora si intende che a nessuna località siano dati e a nessuna siano tolti diritti o indennità di residenza, e che il riconoscimento del diritto all'indennità di residenza sia riservato, senza pregiudizio di sorta, al potere esecutivo, al quale potranno rivolgersi tutti gli interessati, senza che la votazione della legge attuale porti pregiudizio a nessuno.

Questo domando, ed attendo la risposta dell'onorevole relatore.

LUZZATTO ARTURO, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

LUZZATTO ARTURO, *relatore*. Il collega Pucci ha perfettamente interpretato, nelle sue ultime parole, le disposizioni concernenti l'indennità di residenza. Le tabelle A, B, C e D sono state annesse alla relazione, più che altro, per dare così un'idea dei criteri che si vogliono seguire; ma senza che esse potessero appunto rappresentare nessun impegno preso dalla Camera, perchè fossero applicate in alcuna od in altra località. La Camera poi ha riconosciuto opportuno che queste tabelle potessero essere modificate via via, secondo le circostanze; ed ha creduto, quindi, che dovesse essere lasciato al potere esecutivo di variarle secondo i bisogni reali. L'articolo 3 è, quindi, rimasto completamente modificato; e delle tabelle A, B, C e D non si parla più, e non restano più nemmeno annesse a questo disegno di legge. Il collega Pucci, quindi, può essere perfettamente tranquillo che la questione non è compromessa per nessuno; e che chi credesse appunto di poter far valere le sue ragioni, avrà modo e tempo di farlo, rivolgendo le sue domande al Governo incaricato di dare esecuzione a queste disposizioni.

PUCCI. Ringrazio.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Bisogna correggere la data che si legge nel quinto comma. Là dove dice: « hanno facoltà fino al 30 giugno 1906 » bisogna dire: « hanno facoltà fino al 30 settembre 1906 ».

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, metto a partito l'articolo 5, con la correzione di data, che l'onorevole ministro ha indicata.

(È approvato).

Art. 6.

Per tutti i lavori occorrenti sulle ferrovie esercitate dallo Stato, quando i beni da espropriare siano contenuti entro una zona di larghezza non superiore a metri cinquanta dal confine della ferrovia, la pubblica utilità viene dichiarata con decreto del ministro dei lavori pubblici, previa approvazione dei relativi progetti da parte del Comitato di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

I lavori di ampliamento, miglioramento e riparazione, necessari sulle ferrovie esercitate dallo Stato, possono, con decreto del ministro dei lavori pubblici, previa approvazione dei relativi progetti da parte del Comitato di amministrazione delle ferrovie dello Stato, essere dichiarati urgenti e indifferibili agli effetti dell'articolo 71 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, modificato dalla legge 18 dicembre 1879, n. 5188, quando i beni da espropriare siano contenuti nel limite suindicato.

Quando i beni da espropriare eccedano il limite suindicato, la pubblica utilità dei lavori occorrenti sulle ferrovie esercitate dallo Stato viene dichiarata con decreto del ministro dei lavori pubblici sentito il Consiglio di Stato, previa approvazione dei relativi progetti da parte del Comitato di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Gli onorevoli Paniè e Daneo hanno proposto a questo articolo il seguente emendamento:

« Nel primo comma alle parole: dal confine, sostituire: dai confini.

Trasportare in fine l'alinfa secondo.

Al terzo comma (che diventa secondo) alle parole: nel limite suindicato, sostituire entro una zona non superiore a metri cento dai confini della ferrovia ».

L'onorevole Paniè ha facoltà di parlare.

PANIÈ. Esporrò concisamente, onorevoli colleghi, le ragioni dell'emendamento. L'articolo 6 della legge, secondo la diligente relazione dell'onorevole Luzzatto, si propone di diminuire, per le espropriazioni occorrenti per i lavori ferroviari, il bagaglio delle formalità, che, secondo la vigente legislazione, sarebbero all'uopo necessarie.

In realtà però quel bagaglio viene alleggerito di poco, perchè in sostanza la cosa si riduce a sopprimere l'avviso del Consiglio superiore dei lavori pubblici e, nei casi in cui la zona da espropriare non ecceda i cinquanta metri dai confini della ferrovia, anche l'avviso del Consiglio di Stato. Il

quale pertanto continua ad essere mantenuto per i lavori eccedenti la zona di 50 metri, che sono certo i più frequenti; cosicchè per questi l'unica variante è di sostituire all'avviso del Consiglio superiore dei lavori pubblici, richiesto dall'articolo 9 della legge sull'espropriazione, la approvazione del Comitato d'amministrazione delle ferrovie. Formalità dunque su formalità, non certo atte a conseguire quella celerità di provvedimenti, che la natura dei lavori bene spesso esige. L'unica disposizione che praticamente può raggiungere questo scopo è quella del capoverso secondo, relativo alla dichiarazione di urgenza e di indifferibilità dei lavori agli effetti dell'articolo 71 della legge sull'espropriazione.

Ma perchè questa disposizione è stata limitata ai lavori entro una zona di 50 metri dai confini della ferrovia, e non si è conservata la proposta del primo progetto Tedesco, di estenderla ad una zona di 100 metri?

E qui osservo di passaggio che terrei ferma anche la dizione del progetto Tedesco in quanto parla di larghezza *dai confini*, e non *dal confine* della ferrovia. La precisione del linguaggio legislativo non è mai soverchia, e poichè i confini della ferrovia sono due, tanto vale indicarli in plurale.

Ma, a parte ciò, ripeto, perchè la restrizione da 100 metri a 50?

La dichiarazione di urgenza dei lavori autorizza bensì l'occupazione immediata dei beni, ma non menoma in verun modo i diritti del privato relativamente all'indennità.

E per altra parte bisogna abituarci a considerare l'espropriazione non più coi sistemi del passato, e cioè come una spogliazione violenta della proprietà fatta a danno del privato, ma come è realmente. Oggidì, nella grande maggioranza dei casi, essa è desiderata, ricercata dai privati, i quali vi trovano il mezzo di farsi pagare a ben caro prezzo la loro proprietà. Onde in pratica (e l'illustre giurista, che siede al banco del Governo lo sa benissimo) occorre tutelare più l'espropriante contro la malizia dei privati, che questi dai danni dell'espropriazione. Questa è la verità vera. E se così è, non vedo alcuna ragione di restringere i limiti della dichiarazione di urgenza a soli 50 metri; che, a qualunque minimo lavoro di apposizione di binari, di allargamento di fabbricato, ecc., saranno facilmente ecceduti, mettendo così l'Amministrazione ferroviaria alle prese con formalità lunghe e

complesse, e con le domande non sempre discrete dei privati.

Di qui l'emendamento, che ha anche la firma del collega Daneo, nel senso di ritornare alla disposizione contenuta nel progetto Tedesco, di estendere cioè la facoltà della dichiarazione di urgenza ad una zona contenuta nei limiti di metri cento; emendamento il quale porterebbe a posporre il secondo alinea dell'articolo al terzo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

LUZZATTO ARTURO, *relatore*. Non capisco veramente la ragione per la quale il collega Paniè insista per portare da 50 a 100 metri questa facoltà, quando questa modificazione è stata fatta d'accordo con la Direzione delle ferrovie. Anche senza essere specialisti si comprende che questa facoltà data in questa misura è più che sufficiente perchè di essa la Direzione delle ferrovie si servirà specialmente per raddoppiamento di binari. Ora perchè dobbiamo fare questa maggiore manomissione del diritto privato andando fino a 100 metri? Quando si trattasse di ampliamento o costruzione di nuove stazioni, allora 100 metri neppure basterebbero, e quindi tanto varrebbe arrivare a 150 ed anche a 200. Ma allora andremmo a sopprimere completamente i diritti dei privati senza che ciò sia richiesto da speciali ragioni di urgenza. Per questo ragioni io non credo che sia il caso di dare al potere esecutivo maggiori facoltà di quelle che chiede.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Convengo pienamente con l'onorevole Paniè nel concetto più largo delle espropriazioni per pubblica utilità. Questo concetto in altri Stati è stato spinto a tal segno da considerare come utilità pubblica anche la mera utilità economica collettiva. E forse anche noi dovremo spingerci per questa via, soprattutto per regolare forme di concessione, che il diritto vigente considera criteri molto ristrettivi ed angusti.

Ma nel caso concreto non posso sacrificare a cotesto largo concetto le reali necessità della pratica.

Il concetto, che ha mosso il ministro proponente a chiedere una procedura abbreviata, per le espropriazioni, quando l'opera si ritenga di pubblica utilità, è quello stesso, che fu già molto bene illustrato dall'onorevole Tedesco nella relazione che accompagnava il suo disegno di legge.

Quando un'opera è stata dichiarata di pubblica utilità, ed è stata eseguita, non si può tornare a discutere della pubblica utilità dell'opera, allorchè si tratta soltanto di ampliarla entro una determinata zona; concetto già altra volta espresso dal Baccarini. L'onorevole Tedesco insisteva per determinare in cento metri questa zona. Noi l'abbiamo, invece, ridotta a cinquanta, non per un dissenso sul principio, ma perchè, dopo gli accertamenti fatti dalla Direzione delle ferrovie di Stato si è riconosciuta sufficiente tale misura, come limite normale.

Rari saranno i casi in cui occorrerà andare oltre cotesta zona; ed in questi rari casi, si seguirà la procedura comune.

Osservo poi che l'articolo parla « di una zona di 50 metri *dal confine* », e non « *dai confini* », perchè considera due zone laterali, una a destra e l'altra a sinistra, le quali hanno ciascuna il proprio confine.

Spero che l'onorevole Paniè non vorrà insistere nella sua proposta, e che la Camera vorrà approvare l'articolo così come è stato formulato.

PRESIDENTE. Onorevole Paniè, mantiene o ritira il suo emendamento?

PANIÈ. Veramente, se dovessi esprimere la mia convinzione personale, dovrei dire che le ragioni dell'onorevole ministro e dell'onorevole relatore non mi hanno troppo persuaso. Siccome però l'onorevole ministro ha detto che il limite di 50 metri è stato fissato in seguito agli accertamenti ed alle richieste dell'amministrazione delle ferrovie così, per non sembrare più realista del re, ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Allora, avendo l'onorevole Paniè ritirato il suo emendamento, pongo a partito l'articolo 6.

(È approvato).

Il Governo e la Commissione propongono di sopprimere l'articolo 7; quindi l'articolo 8 diventa 7.

TEDESCO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha la facoltà.

TEDESCO. Io avrei bisogno di spiegazioni esaurienti da parte dell'onorevole ministro sulla soppressione dell'art. 7.

È vero che la soppressione di alcuni articoli è stata suggerita da ragioni d'urgenza e dalle condizioni dei lavori parlamentari; ma questo articolo 7 è di una capitale importanza. Io ricordo che nel primo disegno di legge presentato nel 1904 dal Ministero Giolitti erano comprese disposizioni che ri-

guardavano la fornitura dei materiali ferroviari; quelle disposizioni furono modificate dalla Commissione parlamentare, relatore l'onorevole Rubini, ed io riconosco che esse furono migliorate.

Lo stesso Ministero Giolitti, nel presentare il secondo disegno di legge sull'esercizio di Stato, nel 1905, fece propri gli emendamenti proposti dalla Commissione parlamentare. Venne poi la legge 22 aprile 1905, in cui fu incluso un articolo relativo a queste forniture, che diede luogo a lunga discussione nella Camera.

Io non sono sospetto di poco amore all'industria nazionale, e ricordo che, quando si discusse l'anno scorso la legge sull'esercizio di Stato, qualcuno ebbe quasi a rimproverarmi di aver secondate le vedute dell'industria nazionale. Io questa questione da parecchi anni l'ho considerata non sotto il solo aspetto finanziario. Come non tener conto del fatto che per il materiale ferroviario l'industria nazionale, a parte altre considerazioni di economia generale del paese, dà da vivere a parecchie migliaia di operai? Però, date le disposizioni della legge sull'esercizio di Stato, io constatai nel dicembre scorso che si incontra qualche difficoltà nel caso che l'industria nazionale non voglia fare dei patti equi; e ne consegue che il Governo deve assumere delle responsabilità, e per parte mia non mancai di assumerle, se vuol ricorrere a gare internazionali, o a trattative con ditte estere. Nel dicembre scorso, per vincolare anche meglio l'industria nazionale, nell'ordinare una fornitura di 300 locomotive, noi trovammo la maniera di potere legare i prezzi delle gare nazionali con i prezzi di una prossima gara internazionale.

Le cose andarono bene, ma potevano andare anche male. Quindi è che quest'articolo per me rappresenta una grande garanzia, pur riconoscendo la forte organizzazione degli stabilimenti nazionali, e non dimenticando l'interesse che tutti dobbiamo avere perchè la classe operaia sia tutelata nei suoi diritti di lavoro.

Ma avrei bisogno di chiare, precise e soddisfacenti spiegazioni da parte dell'onorevole ministro per indurmi a non insistere sul mantenimento di questo articolo, che risponde a sani concetti di buona amministrazione e implica la tutela di gravi interessi dello Stato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari, ma gli faccio notare

che l'articolo 7 è stato soppresso d'accordo tra il Ministero e la Commissione.

CAVAGNARI. Io non ho nulla da aggiungere a quanto ha detto il collega Tedesco che mi ha preceduto. Anche a me ha fatto una certa meraviglia la soppressione di questo articolo; ho mandato perfino a vedere se potevo trovare il progetto generale, dirò così, dal quale quello che discutiamo fu stralciato e nel quale si dimostrava l'opportunità, per non dire la necessità, di questa disposizione; la quale, se da una parte non escludeva che il lavoro nazionale avesse un incremento e fosse mantenuto in quelle condizioni nelle quali si trova di protezione maggiore, dall'altra parte faceva anche l'interesse dello Stato, il quale naturalmente non può essere neppure soggetto a quella specie di sindacati od altro che si vanno formando entro i nostri confini e ad una soverchia protezione, la quale, non solo non potrebbe in ultima analisi andare a favore dello Stato, ma andrebbe, secondo me, a danno del materiale stesso che deve essere adibito al nostro servizio ferroviario.

Noi procediamo nel nostro legiferare, bisogna dirlo, talvolta un poco tumultuariamente: prima si sta dei lunghi periodi durante i quali l'inerzia domina, e si dorme della grossa, finchè ci sveglia la rimarcata insufficienza dei servizi, ed allora precipitiamo nel difetto opposto e ci affatichiamo a provvedere in moto farraginoso e tumultuario.

Ho sentito dire che sono sorte non so quante di queste industrie che debbono fabbricare il materiale mobile.

Una voce. Tanto meglio!

CAVAGNARI. Tanto meglio, sì. Anche io ho piacere che siano sorte, ma non vorrei vedere queste industrie sorte per l'occasione, in modo improvviso, senza una forte preparazione, con elementi tecnici che diventano poi celebri, come tanti in Italia diventano celebri da un momento all'altro: io ho sentito magnificare delle persone che nessuno ha mai conosciuto, e che poi in un certo momento trovano modo di emergere quasi fossero il *Deus ex machina* e quasi fossero il famoso empiastro che deve sanare ogni umana piaga.

Dunque a me pare che questa affrettata procedura possa essere un po' pericolosa. Anzi si è aggiunto che dei 300 e tanti milioni che erano a disposizione delle funzioni del servizio se ne sono già impegnati 255 ed anche più in commissioni; ed io me ne

rallegrerei se questo fosse il portato naturale e normale delle cose, ma, fino ad ora, ho sentito dire che l'industria nazionale non era sufficiente e che bisognava ricorrere altrove. Ora queste industrie, che sorgono in modo così tempestoso, chi le alimenterà quando sarà cessato questo periodo eccezionale? Noi creeremo di nuovo un ambiente di agitazione, nel quale, per quanto daremo di volta, non ci troveremo mai tranquilli. Io vorrei che si stessee nelle condizioni le più normali possibili e che, oltre ad aver presente questa tutela, che per me non è sempre bene intesa, per me, che sono così devoto sostenitore del lavoro nazionale, si pensasse un po' che il lavoro nazionale deve arrivare fino là dove non urti coll'interesse dei servizi nazionali. Per me l'interesse del servizio si rispecchia nella perfettibilità e nella perfezione di questi strumenti, che debbono trainare noi e le merci lungo le ferrovie.

Non aggiungo altro.

GUERCI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ho già fatto notare che l'articolo 7 è stato soppresso. Se quindi gli onorevoli colleghi vogliono ripristinare l'articolo 7 mandino la proposta, sottoscritta da dieci deputati. Soltanto per una spiegazione dò la facoltà di parlare all'onorevole Alessio.

ALESSIO. Mi pare, onorevole signor Presidente, di aver diritto di combattere la soppressione. La Commissione ed il Governo propongono la soppressione ed io credo di avere diritto, senza bisogno di ricorrere alla firma di dieci colleghi, di oppugnarla. Io credo che questa soppressione sia contraria agli interessi dello Stato. Ne dirò brevemente le ragioni tenendo conto delle condizioni della Camera. L'articolo 11 della legge 22 aprile 1905 stabiliva le seguenti prescrizioni: « Il Governo commetterà all'industria nazionale le nuove ordinazioni di materiale, contemplate dai comma *d*) ed *e*) dell'articolo 9 e quelle dell'articolo 10, provvedendo che a pari condizioni esse siano equamente ripartite fra gli stabilimenti congeneri nelle diverse parti del Regno, ferma rimanendo la disposizione dell'articolo 16 della legge 8 luglio 1904, n. 51.

« Il direttore generale potrà su conforme parere del Consiglio di amministrazione e in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri, prescindere dalle gare di appalto, e procedere per trattative private, quando ciò sia consigliato dall'interesse dell'amministrazione, o per assicurare un'equa ripar-

tazione delle forniture. Nel caso di collusioni o di altre frodi degli industriali a danno dell'amministrazione ferroviaria, o quando non sia possibile ottenere dall'industria nazionale prezzi convenienti ed equi, tenuto conto delle condizioni generali del mercato, si potrà, con la osservanza delle forme prescritte nel precedente capoverso, ordinare l'appalto della fornitura all'industria estera ».

Quest'articolo aveva gravissimi inconvenienti. Era indeterminatissima l'espressione nei riguardi dell'apertura delle gare internazionali perchè diceva « quando non sia possibile ottenere prezzi equi e convenienti ». Era inoltre necessario, per aprire la gara, la deliberazione del Consiglio dei ministri e finalmente era resa impossibile la licitazione a trattative private con ditte estere in momenti di grandi ed improvvisi acquisti. Questa condizione di cose collocò la Direzione generale delle ferrovie in una posizione difficilissima, in un momento, in cui conveniva provvedere all'acquisto di un copioso materiale mobile ed a estese provviste, dato l'urgente bisogno. Venne allora la buonissima proposta dell'onorevole Tedesco, che fu accettata dal ministro Carmine, e che forma parte dell'attuale disegno di legge.

Quest'articolo 7, che la Commissione propone sia soppresso, rispetta in verità le ragioni delle industrie nazionali, perchè stabilisce di regola l'appello alla industria nazionale, fissa che le gare internazionali debbono avvenire soltanto dopo il risultato delle gare nazionali e coll'intervento dei produttori nazionali, accorda finalmente alla industria nazionale una condizione di favore, perchè, oltre a consentire l'incremento delle spese di dogana e di trasporto, stabilisce che ci sia il 5 per cento in più sopra la media delle offerte estere, ed anche in alcuni casi l'8 per cento, sul prezzo estero, ciò che è certamente un giusto riguardo alla produzione nazionale.

Ma d'altra parte mette lo Stato, o l'Amministrazione delle ferrovie che lo rappresenta, in una situazione libera di fronte ai produttori nazionali, poichè, se l'articolo attuale non fosse ripristinato e fosse votata la soppressione proposta dal Governo e dalla Commissione, lo Stato sarebbe ancora in mano dei produttori nazionali.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Niente affatto!

ALESSIO. Perchè non vi è la possibilità di addivenire a gare internazionali ed a

trattative private, anche con l'industria estera, quando si presentano le relative improvvise esigenze.

La Commissione dice che questo è un argomento molto grave e che è opportuno dilazionarlo, aspettando un anno di esperimento, in seguito al quale vedere se sia o no opportuno mantenerlo.

Ma l'onorevole relatore dimentica il carattere della presentazione del progetto Tedesco e del suo significato. Quel progetto è stato presentato precisamente all'indomani in cui le ferrovie di Stato si sono trovate di fronte alle domande dell'industria nazionale. Allora siamo stati costretti a fissare barriere, condizioni, per poter naturalmente imporre un limite di prezzo ai produttori nazionali.

Questa è stata precisamente la situazione della Direzione generale delle ferrovie di Stato ed era giusto che essa provocasse la proposta di una serie di limiti e di cautele, per dar modo alle ferrovie di Stato di essere libere, o almeno di non essere troppo dipendenti dall'industria nazionale. D'altronde, il momento attuale è quello dei grandi bisogni.

Quando passa questo momento, non ci sarà più necessità di ricorrere all'industria estera. Ed è precisamente in questo momento che bisogna ordinare e disporre tutte quante le forniture e le provviste ferroviarie per supplire ai bisogni ed alle necessità dello Stato. Trascorso il momento, naturalmente questa occasione non si presenta più.

L'osservazione dell'onorevole Cavagnari è giustissima ed è da uomo pratico. Egli dice: noi con questo sistema alimentiamo una produzione eccessiva, una produzione artificiosa, la quale non sarà possibile domani, ed allora dovremo mantenere artificialmente, invece, rendendo possibile l'affluenza dell'offerta tanto da parte del mercato estero come da parte del mercato nazionale, sempre naturalmente con i debiti riguardi all'industria nazionale, noi diamo modo da una parte di stabilire un certo equilibrio nell'offerta della produzione nazionale e dall'altra di non sottoporre un servizio di Stato importante come quello delle ferrovie alla sola volontà dei produttori nazionali.

Perciò io propongo che non sia votata la soppressione di questo articolo proposta dal Governo e dalla Commissione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Guerci.

GUERCI. La storia di questo articolo, di legge è una storia seria.

L'oratore che mi ha preceduto, ha dimenticato che io dimostrai, quando l'onorevole Tedesco presentò la legge che affidava soltanto all'industria italiana la costruzione dei vagoni e delle locomotive, che lo Stato, sopra 40 milioni di contratto, ne aveva perduti otto.

Prima l'appalto fu fatto fra le ditte estere e si ebbe un ribasso del 36 per cento; Chiamati fornitori italiani, fecero soltanto il due. Per questo lo Stato perdette 8 milioni.

Se ciò è vero, ed è vero, è possibile, come vorrebbe l'oratore che mi ha preceduto, votare l'articolo in questa seduta mattutina? Se rapidi guadagni fatti con quegli impianti, creati alla carlona, sempre in forza della legge Tedesco, mantengono uno stato di cose dannoso all'erario, poco giovevole agli operai, di solo vantaggio agli speculatori di borsa, tutto consiglia a sopprimerlo, per ora; perchè la soppressione non vuol mica dire che non ne debba essere ripresa, in altro momento, la discussione.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Entro l'anno 1906 bisogna presentare il disegno definitivo.

GUERCI. Sta bene. È giusto, è logico che sia soppresso questo articolo, perchè esso merita una discussione lunga nella quale mi permetterò di illustrare più ampiamente quello che succintamente ho detto ora.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ricordo che quando fu discussa la legge per l'ordinamento provvisorio delle ferrovie di Stato, la discussione su questo articolo si fece vivacissima. Oggi mi felicitico con me medesimo e con la Commissione per aver soppresso l'articolo, perchè la discussione, testè avvenuta, dimostra la immensa gravità del tema, e come non si possa, alla distanza di soli sei mesi, quanti ne avranno da trascorrere per venire all'ordinamento definitivo, improvvisare, in una seduta antimeridiana, la soluzione di un problema di tanta importanza. (*Interruzione del deputato Cavagnari*).

Abbia la cortesia, onorevole Cavagnari, di attendere, che io le dica qual'è il significato della proposta di soppressione.

La legge per l'ordinamento dell'esercizio di Stato, con l'articolo 11 disse così: « Nel caso di collusioni o di altre frodi degli industriali a danno dell'Amministrazione ferroviaria, o quando non sia possibile ottenere dall'industria nazionale prezzi convenienti ed equi, tenuto conto delle condizioni

generali del mercato, si potrà, coll'osservanza delle forme prescritte nel precedente capoverso, cioè con deliberazione del Consiglio dei ministri, ordinare l'appalto delle forniture all'industria estera ».

Ma l'applicazione di questo articolo ha dato luogo ad alcuni inconvenienti.

Innanzi tutto, l'espressione « prezzi convenienti ed equi » è troppo indeterminata, in secondo luogo parve soverchio richiedere la deliberazione del Consiglio dei ministri.

Ma il concetto informatore dell'articolo fu saggio e sarebbe grave errore non perseverarvi: bisogna proteggere l'industria nazionale; ma bisogna pure avere un calmiera, e questo è l'industria estera, per impedire che, sotto la parvenza della tutela dell'industria nazionale, si tratti di ingrossare i guadagni dei capitalisti e degli industriali.

Questo fu il concetto e fu giustissimo. Ma la difficoltà stava, come dicevo, nel tradurlo in atto.

E soprattutto era difficile determinare i criteri della equità e della convenienza di prezzo. Si correva il rischio di troppo avvantaggiare l'industria nazionale, o di deprimerla troppo. Perchè, per esempio, onorevoli colleghi, quando all'estero si fossero trovati industriali senza lavoro, prossimi al fallimento, che avessero fatto prezzi bassissimi, forse per salvarsi dalla rovina prossima non sarebbe stato giusto pretendere gli stessi prezzi dagli industriali italiani.

Si è perciò che la Direzione delle ferrovie di Stato ha già adottato alcuni criteri, che sono quelli che erano consacrati in questo articolo. Si tiene conto, non del più basso prezzo dell'industria estera, ma della media dei prezzi più bassi, aggiungendovi il 5 per cento, e tenendo conto del trasporto e della dogana.

ALESSIO. Allora approviamo l'articolo.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non basta.

La Direzione delle ferrovie di Stato ricorre al Consiglio dei ministri, ogni qual volta sia necessario di ricorrere all'industria estera; e vi è ricorso più volte. Ed il Consiglio dei ministri ha sempre autorizzato la gara. Il Consiglio dei ministri autorizzò tre successive gare internazionali, una per le locomotive, una per le vetture, ed una terza per le rotaie. Con l'articolo, di cui si propone il rinvio, non si fa che sostituire il Comitato di amministrazione delle ferrovie al Consiglio dei ministri.

A questo punto l'onorevole Alessio dice:

« approviamo l'articolo », Andiamo adagio! Il tema è così arduo, che non è soverchio attendere ancora per sei mesi, quanti ne sono assegnati per la proposta dell'ordinamento definitivo, i consigli dell'esperienza. Nè può dirsi consiglio prudente affrontare una grave discussione che potrebbe ritardare l'approvazione degli altri più urgenti provvedimenti in esame.

L'onorevole Alessio ha affermato che questa soppressione nuoce all'interesse dello Stato. Tutti sentiamo vivissimo il dovere di tutelare l'interesse dello Stato, e possiamo non curare qualsiasi insinuazione...

ALESSIO. Io non faccio insinuazioni!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non dico che le abbia fatte lei! Anche pochi giorni fa, perchè la cosa era urgente, ho dato autorizzazione di commettere all'industria estera oltre trenta milioni di nuovo materiale, riservandomi di provocare l'approvazione del Consiglio dei ministri. E quando gli industriali italiani sono venuti a chiedermi che fosse loro assegnata anche cotesta fornitura, mentre sono sovraccarichi di lavoro per tutto il 1907, io ho dichiarato loro che lo Stato non poteva pagare per due o tre anni il nolo dei carri occorrenti che sarebbe ammontato a circa due milioni di lire col pretesto di aiutare l'industria nazionale; ed io credo di aver fatto il mio dovere senza lasciarmi trasportare da tenerezze inopportune pel lavoro nazionale. (*Approvazioni*).

Non ho mai creduto all'aforisma, secondo cui il lavoro nazionale fortemente protetto restituisce allo Stato tutto ciò, che lo Stato gli dà come protezione; il lavoro nazionale restituisce bensì qualche cosa, sotto forma di imposte e di tasse sui consumi; ma certamente non restituisce tutto, altrimenti gli industriali non si affannerebbero ad accaparrarsi i lavori dello Stato. È dunque tutta questione di limiti e misura. Si tratta di contemperare interessi opposti gravissimi, che non si possono pregiudicare con una conclusione affrettata. Ed io credo che la discussione odierna abbia dimostrato esatto il concetto, da cui sono stati mossi Governo e Commissione nel chiedervi di non prendere oggi decisioni premature, poichè l'articolo soppresso non ha altro valore, fuorchè quello d'interpretare e sancire la pratica esistenza, e di riservare ogni conclusione definitiva a quando gl'insegnamenti dell'esperienza potranno dirsi maturi. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunialti.

BRUNIALTI. Apprezzando le ragioni addotte dall'onorevole ministro circa la necessità di non pregiudicare oggi questo argomento, e di completare gli opportuni studi, mi permetto però di sottoporgli queste brevissime raccomandazioni.

Si preferisca o no l'industria nazionale, io credo necessario soprattutto di mettere l'industria nazionale e l'industria estera per lo meno nelle identiche condizioni effettive. (*Commenti*). Per questo non basta tener conto del dazio, delle spese di trasporto, e di un cinque per cento di protezione che si accorda all'industria nazionale, ma occorre valutare anche due altri elementi importantissimi.

L'industria nazionale ci consente di fare i collaudi in Italia, mentre quando facciamo le provviste all'estero, mandiamo uno o più funzionari a fare il collaudo presso i fabbricanti esteri. Non mi dilungo in questo delicato argomento; quanti hanno letto l'inchiesta per la marina intendono più e meglio di quanto io non dica.

Abbiamo veduto quali inconvenienti si verificano in questi collaudi quando sono fatti in Italia; e possiamo immaginare quello che avviene nei collaudi fatti all'estero! Credo dunque indispensabile tener conto di questo fatto, che i collaudi delle forniture commesse all'estero sono soggetti a controlli assai meno efficaci.

Inoltre io potrei dimostrare con molti esempi di fatto che gli industriali esteri trattano il Governo italiano come certo non usano gli industriali italiani. Rare volte, per esempio, riesce al Governo italiano di ottenere che ai contratti vengano aggiunte clausole penali per il caso di ritardi, mentre agli industriali italiani sono sempre comminate gravi multe convenzionali nel caso di ritardi nelle consegne. Per questo, nelle forniture all'estero, abbiamo ritardi più frequenti e maggiori, contro i quali il Governo non ha modo di premunirsi.

Io prego l'onorevole ministro di tenere conto di questi elementi.

Un'altra più importante raccomandazione gli rivolgo, ed è che se si ammette che deve avere una qualsiasi preferenza l'industria nazionale nelle provviste di materiale ferroviario, io non so perchè questo beneficio debba limitarsi alle industrie metalliche ed agli armamenti. È per lo meno equo che lo stesso beneficio si accordi anche alle altre industrie, e senza alcuna distin-

zione, a tutte le industrie. Sono due semplici raccomandazioni che hanno attinenza colle ferrovie.

Queste modeste raccomandazioni, dettate soprattutto dalla mia lunga esperienza in materia di contratti con lo Stato, io rivolgo all'onorevole ministro, e spero che ne vorrà tener conto.

PRESIDENTE. L'onorevole Alessio, insieme con altri nove deputati, propone che si ristabilisca l'articolo 7 del Ministero.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non ho bisogno di ripetere le ragioni, per le quali non posso accettare la proposta che alcuni colleghi hanno presentato. Ho già dimostrato che qui si tratta soltanto di un articolo che codifica la pratica finora seguita, e che non sussistono gli inconvenienti, ai quali alludeva l'onorevole Alessio, poichè il Consiglio dei ministri, interpellato, farà quello che d'oggi innanzi dovrebbe il Comitato.

In quanto al dubbio se le trattative private siano dalla legge ammesse anche quando si tratti di contratti coll'estero, debbo dichiarare che, urgendo provvedere in tutti i modi per assicurare il normale svolgimento della prossima campagna vinicola, non esiterò a proporre al Consiglio dei ministri di assumere la responsabilità di ammettere le trattative private cogli industriali esteri per acquisto di locomotive.

Vengo alla raccomandazione fatta dall'onorevole Brunialti che chiede che il collaudo del materiale estero sia fatto in Italia. L'Amministrazione terrà conto della raccomandazione; ma è evidente che il luogo del collaudo dipende dalle speciali condizioni dei particolari contratti; epperò non si può decidere la questione in via generale.

Vengo alle multe. Dichiaro all'onorevole Brunialti che, a mio avviso, quando si pongono multe nei contratti, bisogna applicarle inesorabilmente, perchè, quando gli industriali cominciano a contare sull'indulgenza dell'Amministrazione, trascurano di osservare i patti stabiliti. Dichiaro quindi all'onorevole Brunialti che le multe, che saranno stabilite, saranno inesorabilmente applicate per i termini di consegna, salvo casi assolutamente eccezionali.

Dopo ciò prego la Camera di respingere la proposta dell'onorevole Alessio e de'suoi colleghi.

PRESIDENTE. La Commissione accetta

la proposta fatta dagli onorevoli Alessio e colleghi?

LUZZATTO ARTURO, *relatore*. La Commissione si unisce a quanto ha dichiarato il ministro.

TEDESCO. Domando di parlare per una dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tedesco.

TEDESCO. Io avevo chiesto alcune spiegazioni all'onorevole ministro, il quale le ha date chiare, precise, soddisfacenti. E poichè l'onorevole Gianturco ha assicurato che le norme codificate nell'articolo sono e saranno applicate dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato, come furono applicate nel recente periodo a cui mi sono riferito; così io, per la grande fiducia che ho nel ministro e nella Direzione generale delle ferrovie dello Stato, posso votare tranquillamente contro la proposta, tanto più che si tratta di un breve rinvio e non di pregiudicare la sostanza degli interessi che tutti dobbiamo e vogliamo difendere.

PRESIDENTE. L'onorevole Alessio, insiste nella sua proposta?

ALESSIO. Insisto e dico le ragioni...

PRESIDENTE. Ma ella ha già parlato.

ALESSIO. Debbo dire le ragioni per le quali mantengo l'emendamento...

PRESIDENTE. Parli.

ALESSIO. Io non comprendo il modo di difesa dell'onorevole ministro.

L'onorevole ministro, abilissimo giurista, avvocato di primissimo ordine...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Il modo me lo dà lei: e questa è la dimostrazione che non si può discutere in una legge...

ALESSIO. ...è un po' troppo avvocato in questa questione. Difatti, perchè è lo stesso ministro che ha fatto la critica dell'articolo 11, che si vuole conservare, mentre egli fa gli elogi dell'articolo 7, che non vuole applicare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Si applica interpretandolo con la ragione.

ALESSIO. Ora, dal momento che voi applicate questo articolo di fatto, perchè non lo applicate di diritto? Ebbene, sottoponetelo alla deliberazione della Camera e fatelo approvare. Voi vi riferite alle pratiche dell'articolo 11, ma queste pratiche che voi ritenete implicite nell'articolo 11 sono da voi sconfessate quando non le legiferate ed anzi sopprimete l'articolo 7 di questo disegno di legge, che le contiene.

Si dice ancora: la Direzione ha creduto opportuno di soprassedere, di mettere da parte questo articolo. Ora io mi permetto di contestare questa dichiarazione del ministro, perchè abbiamo due progetti, quello Tedesco e quello Carmine, che insistono ambedue sullo stesso indirizzo. È la Commissione che ha mutato: non la Direzione delle ferrovie.

Fu infatti la Commissione che ha ritenuto che questo argomento fosse da dilazionarsi, mentre invece da tutta la discussione risulta che le norme contenute nell'articolo 7, che oggi si sono volute restringere, abbiano la loro esecuzione.

Ecco perchè io insisto affinché l'emendamento venga votato:

LUZZATTO ARTURO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

LUZZATTO ARTURO, *relatore*. Poichè l'onorevole Alessio ha voluto asserire che è la Commissione che ha voluto rinviare l'articolo...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Sono stato io che ho proposto di rimandare l'articolo.

LUZZATTO ARTURO, *relatore*... è bene chiarire che la Commissione ha dichiarato di desiderare che il disegno di legge fosse approvato al più presto, perchè v'erano disposizioni, come quelle dell'articolo 3, le quali non potevano in nessun modo essere ritardate. Ed allora, dopo che l'onorevole ministro aveva dichiarato che desiderava di rinviare quest'articolo, la Commissione ha fatto una pratica ulteriore, personale, che avrebbe potuto anche omettere: ha domandato al direttore generale delle ferrovie di Stato, se, rimandandosi questo articolo 7 come è indicato in questo disegno di legge, ne potessero venire inconvenienti.

E poichè l'Amministrazione rispose negativamente, e perchè si prevede che questo articolo avrebbe sollevato lunghe discussioni, così abbiamo consentito al rinvio chiesto dal ministro.

Ciò in risposta a quanto ha detto l'onorevole Alessio.

PRESIDENTE. Come la Camera ha udito, l'onorevole Alessio ed altri nove colleghi propongono che sia ripristinato e votato il testo ministeriale dell'articolo 7.

Questa proposta non è accettata nè dalla Commissione nè dal Governo.

Chi approva la proposta degli onorevoli Alessio e colleghi è pregato di alzarsi. *(Non è approvata).*

Art. 7.

Tutti i contratti ed atti, stipulati dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, relativi esclusivamente all'esercizio delle ferrovie stesse, sono soggetti al diritto fisso di una lira italiana ed esenti da ogni diritto proporzionale di registro.

(È approvato).

Art. 8.

La decisione delle controversie per mancato adempimento delle condizioni di trasporto sulle ferrovie esercitate dallo Stato spetta all'autorità giudiziaria.

L'Amministrazione non può essere condannata al rimborso delle spese di lite in favore della parte avversaria quando questa abbia promosso l'azione giudiziaria senza avere presentato il reclamo in via amministrativa e senza che siano trascorsi quaranta giorni da quello successivo alla presentazione del reclamo stesso.

Intorno a questo articolo è iscritto a parlare l'onorevole Paniè, il quale ha anche presentato il seguente emendamento:

«*Sopprimere il primo comma.*»

«*Aggiungere all'ultimo comma le parole: Sempre che non resista alla domanda. Ove resista, il giudizio sulle spese è regolato dalle norme comuni.*»

L'onorevole Paniè ha facoltà di parlare.

PANIÈ. Io ho innanzitutto proposta la soppressione del primo alinea dell'articolo 9, sembrandomi che ciò sia una necessaria conseguenza della soppressione stata deliberata dalla Commissione del secondo alinea. L'affermazione della competenza giudiziaria poteva essere utile quando si faceva un'eccezione per la competenza dei conciliatori. Ma tolta questa eccezione, e ritornati al diritto comune, a che proclamare che le controversie dipendenti dal contratto di trasporto sulle ferrovie, sono di competenza dell'autorità giudiziaria?

Se ne può forse dubitare? Non si tratta di materia essenzialmente contrattuale?

Lasciamo dunque stare quell'affermazione oziosa, e direi quasi viziosa, perchè suppone un dubbio che neanche lontanamente può sorgere.

Vengo ora all'emendamento relativo all'ultimo alinea.

La relazione spiega le ragioni della disposizione, ivi contenuta, diretta ad impedire quella speculazione che, specialmente nei grandi centri, si andava facendo in danno

dell'Amministrazione ferroviaria per opera e a beneficio di alcuni mestieranti, i quali andavano alla ricerca delle cause ed impedivano in ogni modo le transazioni, per lucrare gli onorari delle liti, da cui l'Amministrazione non aveva il mezzo di pararsi, non essendone prevenuta. Ora io consento nella necessità di evitare siffatti mercimoni, ma non sul mezzo proposto, consistente nel disporre che l'Amministrazione non possa essere condannata alle spese quando il privato abbia promossa l'azione giudiziaria senza avere presentato il reclamo in via amministrativa, e senza che siano trascorsi 40 giorni da quello successivo alla presentazione del reclamo stesso. Io ritornerei anche qui al progetto Tedesco di dichiarare senz'altro improcedibile l'azione giudiziaria prima che sia espletato il reclamo in via amministrativa.

Ma volendo anche accogliere il partito meno radicale del presente disegno di legge ritengo che la relativa disposizione debba modificarsi per non andare incontro ad un'inconveniente anzi ad un'ingiustizia manifesta. Suppongasì: un privato per ignoranza o per ragioni d'urgenza, fa citare l'Amministrazione ferroviaria senza aver presentato il reclamo amministrativo, o senza aver atteso i 40 giorni; — ma ha ragione nelle sue domande. Con tutto ciò l'Amministrazione, anche perchè sa (secondo il progetto di legge) di non dovere mai pagare un centesimo di spese, contrasta le domande di lui e lo obbliga magari a subire tutti i gradi di giurisdizione. È giusto questo? Non si corre il pericolo, per togliere l'impunità della speculazione, di sostituirvi l'impunità del litigio? D'altronde si sconfinava dallo scopo a cui la disposizione mira. Si vuole evitare che l'Amministrazione ferroviaria debba sottostare alle spese di una procedura giudiziale, che, quando preavvisata, essa avrebbe impedito. In questi limiti la disposizione è perfettamente equa. Colpa del privato se ha adito il magistrato, senza neanche interpellare l'Amministrazione se consentiva alla sua richiesta; e quando l'Amministrazione, appena convenuta, dichiara di consentire, egli non può dolersi se dovrà subire le spese di un litigio, che ha voluto provocare senza motivo.

Ma fermiamoci lì; perchè se, invece, l'Amministrazione resiste ad una domanda fondata, l'esonerarla da ogni rimborso di spesa, quando essa, ad esempio, trascinasse il suo avversario anche fino in Cassazione, solo perchè questi non fece preventiva-

mente il reclamo amministrativo, sarebbe contrario ad ogni concetto di giustizia.

Per questo ho proposto l'emendamento consistente nell'aggiungere all'ultimo comma le parole: « sempre che non resista alla domanda. Ove resista, il giudizio sulle spese è regolato dalle norme comuni ». Per tal guisa, in caso di resistenza, il magistrato dirà, tenendo conto sia di questa circostanza, sia anche della mancanza del reclamo in via amministrativa e del non aver lasciato trascorrere i 40 giorni, quale debba essere il carico delle spese. Così gli interessi di una parte e dell'altra restano equamente conciliati.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Riconosco giuste molte delle osservazioni fatte dall'onorevole Paniè, come ricognobbi giusta, nell'altra tornata antimeridiana, la osservazione dell'onorevole Daneo, che, cioè, non si possa, in pendenza del reclamo amministrativo, vietare a chi si dolga della mancata o imperfetta esecuzione del contratto di trasporto di promuovere gli accertamenti necessari ai termini degli articoli 402 e 71 del codice di commercio. Le osservazioni odierne del collega Paniè, ricollegate a quelle del collega Daneo, mi hanno indotto perciò a formulare un nuovo testo, in cui si fa piena ragione a tali osservazioni.

Si riconosce al privato il diritto di procedere agli accertamenti, come giustamente chiede l'onorevole Daneo; nel frattempo si dichiara improcedibile la domanda giudiziaria contro le ferrovie dello Stato per questioni attinenti al trasporto, fino a che non siano decorsi quaranta giorni dall'esperimento del reclamo amministrativo. O il reclamo amministrativo è accolto, e cessa la materia del contendere; o è respinto, ed allora l'Amministrazione si difenderà in giudizio nelle condizioni stesse in cui si trovano tutti gli altri cittadini, con la condanna alle spese quando sia dimostrato il suo torto. L'articolo sarebbe formulato così: « Non può essere promossa azione giudiziaria prima che l'interessato abbia presentato reclamo in via amministrativa e siano trascorsi quaranta giorni dalla presentazione del reclamo stesso. Si potrà tuttavia procedere agli accertamenti di cui all'articolo 402 del codice di commercio, anche prima che sia presentato il suddetto reclamo ».

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei

lavori pubblici, d'accordo con la Commissione, propone dunque il seguente articolo sostitutivo:

« Non può essere promossa azione giudiziaria prima che l'interessato abbia presentato reclamo in via amministrativa e siano trascorsi quaranta giorni dalla presentazione del reclamo stesso. Si potrà tuttavia procedere agli accertamenti di cui all'articolo 402 del codice di commercio anche prima che sia presentato il suddetto reclamo ».

Si potrà tuttavia procedere agli accertamenti, di cui all'articolo 402 del Codice di commercio, anche prima che sia presentato il suddetto reclamo.

L'onorevole Paniè mantiene il suo emendamento?

PANIÈ. Domando all'onorevole ministro se intenda mantenere il primo capoverso.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. È soppresso; ho fatto ragione anche a quella sua giusta osservazione.

PANIÈ. Allora siamo d'accordo e ritiro l'emendamento.

DANE0. Io rinunzio a parlare, poichè a questo appunto voleva giungere.

PRESIDENTE. Allora porrò a partito quest'articolo 8 nel nuovo testo di cui dò nuovamente lettura:

« Non può essere promossa azione giudiziaria prima che l'interessato abbia presentato reclamo in via amministrativa e siano trascorsi quaranta giorni dalla presentazione del reclamo stesso.

« Si potrà tuttavia procedere agli accertamenti, di cui all'articolo 402 del codice di commercio, anche prima che sia presentato il suddetto reclamo ».

(È approvato).

È esaurita così la discussione di questo disegno di legge, e propongo alla Camera di dare facoltà alla Commissione di procedere al coordinamento degli articoli.

Poichè non vi sono osservazioni in contrario, rimane così stabilito.

DANE0. Domando di parlare per una raccomandazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DANE0. Giunto poco fa nell'aula, non posso fare altre proposte, ma intendo presentare al ministro almeno una raccomandazione.

Io ho appoggiato, nella Commissione e qui, lo stralcio, che si è fatto, di questi articoli speciali per farne una legge a parte, e non occorre ora, poichè siamo stati tutti d'accordo, di mostrare la ragionevolezza di questo stralcio. Ma c'è un argomento, che era compreso prima nel disegno di legge e

che non so bene perchè non si sia voluto stralciare e che occorre ed è urgente disciplinare in qualche modo, se non con leggi, con istruzioni e provvedimenti speciali, ed è quello delle provviste, nei possibili conflitti tra l'interesse dell'industria nazionale e la industria straniera in determinate gare. Ora io raccomando al ministro di affrettare molto lo studio di questa materia, perchè abbiamo provviste urgenti in corso ed altre di prossima effettuazione, e di contemperare equamente gli interessi dell'amministrazione con quelli legittimi dell'amministrazione nazionale.

Voci. Se ne è già parlato per un'ora.

DANEO. Allora io domando scusa ai colleghi, se, impegnato in altri lavori parlamentari, son giunto ora ora nell'aula e non ho potuto assistere alla discussione che si è fatta in argomento. Ciò prova però che la mia raccomandazione era opportuna, ed io prendo atto con vero piacere di ciò che qualche vicino mi dice, cioè, che il ministro ha già accettato lo stesso invito, concretato da altri in una specie d'ordine del giorno. Io, che avevo già nella Commissione espresso questo pensiero, ne sono lietissimo.

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà allora votato a scrutinio segreto nella seduta pomeridiana.

Discussione del disegno di legge: Modificazioni alla legge 12 febbraio 1903, n. 50, relativa alla costituzione di un consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: Modificazioni alla legge 12 febbraio 1903, n. 50, relativa alla costituzione di un consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova.

Si dà lettura del disegno di legge.

VISOCCHI, segretario, legge. (V. Stampato n. 414-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge. (Pausa). Nessuno essendo iscritto e nessuno chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale; passeremo ora alla discussione dell'articolo unico.

Articolo unico.

Le funzioni e attribuzioni assegnate al Regio Ispettorato generale delle strade ferrate e all'Ente dirigente il servizio ferro-

viario del porto di Genova, in esecuzione della legge 12 febbraio 1903, n. 50, sono deferite all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

In sostituzione dei due funzionari del Regio Ispettorato generale delle strade ferrate compresi fra i membri scelti a rappresentare lo Stato nel Consorzio autonomo del porto di Genova ed in sostituzione dei due funzionari superiori designati a rappresentare l'Ente dirigente il servizio ferroviario nel Consorzio stesso, a sensi dell'articolo 3 della legge suddetta, sono assegnati, ciascuno con voto deliberativo:

a) due funzionari superiori dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, nominati, su proposta del direttore generale delle ferrovie stesse, dal ministro dei lavori pubblici, uno dei quali funzionari è revisore tecnico a senso dell'articolo 26 della legge suddetta;

b) il capo del compartimento di Genova delle ferrovie dello Stato, il quale è anche membro del Comitato esecutivo, a senso dell'articolo 7 della legge stessa.

È aperta la discussione su quest'articolo unico.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Cavaignari. Ne ha facoltà.

CAVAGNARI. Onorevole ministro, io vorrei profittare di questa leggina per rivolgerle parole di ringraziamento e di plauso per il modo con cui avete afferrato immediatamente (e non si aspettava di meno dal vostro intelletto squisito) l'importante questione attinente al servizio del porto di Genova ed ai lavori che si devono fare. E questo dico ricordandomi delle dichiarazioni così esplicite che ella fece con felice frase l'altro giorno, allorquando disse che il porto di Genova deve respirare a doppio polmone. Così voi avete seguito la linea tracciata già dal vostro predecessore, onorevole Tedesco, che vedo presente, ed al quale ho già reso omaggio, dall'onorevole Carmine, che su questa via si era anche messo. Così per questa non soluzione di continuità nell'indirizzo del porto di Genova, è assicurato ad esso quell'avvenire florido, richiesto dal suo movimento imperioso, il quale altro non si attende che la solerte cura e la vigile attenzione dei governanti. (Benissimo!)

Dopo ciò io voglio prendere atto anche di quanto ella disse allorchè venne in seno alla Commissione, che riferisce su questo disegno di legge, che neanche questa modificazione che si fa, per le mutate condi-

zioni delle cose nell'esercizio ferroviario, sarà la definitiva: in quanto che bisognerà evitare l'inconveniente che si addensino nella stessa persona le qualità di sindacato e di sindacatore.

Vorrei, in fine, fare un'altra preghiera all'onorevole ministro. Mi ricordo che l'onorevole Tedesco (che mi piace di citare, per l'autorità che ancora rispecchia, quantunque non sia più ministro) ebbe, una volta, a dichiarare che, allora quando si tratti di opere grandiose che implicino in modo eccezionale l'impegno finanziario dello Stato (e parlava a proposito dell'acquedotto pugliese), egli aveva pensato e pensava opportuno che il Parlamento fosse mano mano informato dell'andamento dei lavori; e che, anzi, si riprometteva di presentare, ogni anno, al Parlamento una relazione, con un conto particolareggiato della gestione dei fondi. Questo che egli diceva, a proposito dell'acquedotto pugliese, è ripetuto poi nel regolamento per l'applicazione della legge sull'autonomia del porto di Genova; regolamento che, se bene ricordo, nell'articolo 85, fa richiamo all'articolo 71 della legge sulla contabilità generale dello Stato.

Ora desidererei che, anche a riguardo di questo ente autonomo, il quale, per quanto autonomo, pesca anch'esso nelle tasche dei contribuenti, desidererei che, trattandosi appunto di denaro pubblico, questa disposizione di legge fosse applicata nel modo il più esatto e rigoroso; e noi non ci contenteremo di consegnare questa materia in mastodontici volumi, per me tanto indigesti (non so se per altri), che, per la loro mole, per lo meno, poco si prestano ad essere esaminati; e si unisse al bilancio dei lavori pubblici una relazione la quale non fosse solamente quanto si legge in certi documenti che ripetono, ogni anno, l'identica formula, e che non sono che la riproduzione di disposizioni di leggi o di regolamenti. Insomma, desidererei che, poichè siamo a parlare di un ente autonomo, si facesse una relazione autonoma, in un fascicolo a parte, ogni anno, intorno all'andamento anche di questa gestione ed amministrazione; relazione che facesse conoscere il progresso di questo ente ed il modo con cui, per esso, si spendono i denari dello Stato, anche per giustificare certe cifre. Perchè, per esempio, nel 1904-905, figurano somme colossali che riguardano spese di amministrazione, e poco o quasi niente lavori. È vero che siamo nel periodo di formazione, dirò così, dell'ente; ma, appunto

per togliere qualunque dubbio che si possano dissipare in spese suntuarie o soverchie questi danari che spiliamo ai contribuenti, sarà bene che l'erogazione dei danari stessi sia sottoposta all'opera sindacatoria, dirò così, del Parlamento.

Pertanto pregherei il ministro di soddisfare agli interessi della cosa pubblica, dando a quell'articolo del regolamento un'interpretazione che corrisponda al testo della legge sulla contabilità generale dello Stato, all'articolo citato.

In questo modo saranno tranquille le amministrazioni che così potentemente attingono ai fondi dello Stato, perchè vedranno consoddisfazione ogni anno il Parlamento occuparsi dell'andamento della loro gestione, sia pure autonoma, avrà pace il contribuente e noi avremo compiuto il nostro dovere. (*Bene!*)

PRESIDENNE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ringrazio l'onorevole Cavagnari delle sue cortesi parole. Non posso che ripetere ciò, che ho già avuto occasione di dire in seno alla Commissione. Questo disegno deve divenire legge prima del 30 giugno: esso è stato già approvato dal Senato, e non potevo che accettarlo così come era, per quanto non rispondesse interamente al concetto mio. L'intento del disegno di legge è stato di dar posto nel Comitato esecutivo del Consorzio autonomo di Genova al rappresentante delle ferrovie di Stato, perchè non si ripeta l'inconveniente che si deliberino provvedimenti, che hanno attinenza diretta con l'esercizio delle ferrovie, senza che il rappresentante responsabile delle ferrovie di Stato ne abbia avuto neppure notizia.

Avrei però modificato il disegno di legge, non ammettendo che il Genio civile e la Direzione delle ferrovie di Stato, debbano avere nello stesso tempo un ufficio doppio; quello di sindacare e di essere sindacati.

Osservo poi all'onorevole Cavagnari che la legge che ha istituito ed ordinato il Consorzio, è informata al concetto di tutelare l'autonomia dell'ente. Ma, poichè questo spende il credito dello Stato, si è detto nell'articolo 85 che il Comitato ha il dovere di « trasmettere al Ministero del tesoro, non più tardi del 20 ottobre di ciascun anno, gli elementi necessari per la compilazione e inserzione, nella seconda parte del rendiconto generale consuntivo dell'amministrazione dello Stato, di un conto speciale dimostrante il movimento e la situazione fi-

nanziaria e patrimoniale dell'azienda del Consorzio, a norma dell'articolo 71 della legge di contabilità generale». Di guisa che, per ciò che si riferisce alla parte finanziaria, già provvede l'articolo 85 del regolamento; e non mi parrebbe opportuno, trattandosi di una nota di carattere meramente finanziario e patrimoniale, che, invece di essere inserita nel bilancio del tesoro, venisse inserita in quello dei lavori pubblici.

Ma l'onorevole Cavagnari va più oltre: egli non si appaga del rendiconto finanziario e patrimoniale dell'ente, ma vorrebbe una relazione di carattere amministrativo ed economico, che determinasse gli effetti che l'ordinamento del Consorzio ha prodotto sull'aumento del traffico e sulla prosperità della regione.

Non esito a dirgli che farò a tal fine gli studi opportuni perchè interessa tutto il paese di sapere come funzioni questo organo massimo del traffico nazionale, che è il porto di Genova. Se potremo illuminare la pubblica opinione sugli effetti di quella legge, avremo fatto opera buona, non solo per Genova, ma anche per gli altri grandi porti del Regno, i quali guardano a Genova con sincera e viva simpatia che potranno essi pure avvantaggiarsi di quello speciale ordinamento quando sia dimostrato profittevole all'incremento dell'economia nazionale. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

GALLINO, *relatore*. La Commissione non fa che associarsi a quanto ha detto l'onorevole ministro e conviene con lui nel riconoscere che la legge sul Consorzio, data l'esperienza fattane; avrebbe avuto bisogno di qualche piccolo ritocco. Ma per l'imperiosità del tempo e l'urgenza di provvedere, ha convenuto di accettare il disegno di legge come fu approvato dal Senato e di proporlo alla Camera l'approvazione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella seduta pomeridiana.

Discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per l'esercizio delle ferrovie Vicenza-Treviso, Vicenza-Schio, e Padova-Bassano di proprietà dello Stato ».

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca: discussione del disegno di legge « Provvedimenti per l'esercizio delle ferrovie Vi-

cenza-Treviso, Vicenza-Schio, e Padova-Bassano di proprietà dello Stato ».

Prego l'onorevole segretario di dar lettura del disegno di legge.

VISOCCHI, *segretario*, dà lettura del disegno di legge. (V. *Stampato* n. 440-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge ed ha facoltà di parlare l'onorevole Brunialti.

BRUNIALTI. I miei onorevoli colleghi sanno che sono nemico acerrimo delle cose inutili. Nessuna cosa più inutile che combattere questo disegno di legge; i fatti ci trascinano; abbiamo riscattato le grandi reti, dobbiamo dare in mano allo Stato le piccole perchè esso solo sia il gran ferroviere d'Italia. La Camera però mi deve consentire almeno una dichiarazione di voto. Non voterò questo disegno di legge, anche se mi troverò solo o poco meno che solo come lo schiavo tratto dietro al carro dei trionfatori. Anche una breve esperienza ha dimostrato che le ferrovie che passano in mano dello Stato non danno i benefici che i fautori dell'esercizio di Stato si ripromettevano, e non li potranno dare mai. Anche in una recente escursione che ho compiuta in paesi nei quali l'esercizio di Stato è da parecchio tempo adottato, nella Svizzera e nel Belgio, mi sono tutt'altro che convinto dei vantaggi dell'esercizio di Stato.

So bene che io rimango quasi solo in questa Camera a contrastarlo; ma mi si consentirà, anche solo, di rimanere fedele alla mia opinione. Non era necessario per lo meno lasciarsi trascinare così dalla corrente a dare in mano allo Stato non solo le grandi linee che hanno una importanza internazionale come la Vicenza-Treviso, ma anche le piccole che servono a minori centri, e mutano alla testa di linea, come avviene per la Vicenza-Schio.

Non solo per questa linea, ma anche per parecchie altre di siffatta natura era assai più conveniente per le popolazioni e per l'industrie a cui queste linee servono, sotto ogni rapporto, e soprattutto, per l'interesse dello Stato, lasciare che esse fossero esercitate dalle Società nelle cui mani si trovano. Ripeto che non farò proposte; mi dolgo soltanto che la corrente abbia trascinato uomini e cose e che noi a questo punto siamo arrivati. Ma poichè, nonostante il voto isolato (voci: *No, no*) la Camera approverà questo disegno di legge, mi consenta l'onorevole ministro che io gli rivolga almeno alcune raccomandazioni.

La prima si riferisce al personale. Questo personale più di tutti ha spinto a riprendersi le linee esercitate dalla Società Veneta, ed io in verità non dovrei usare troppi riguardi per esso, che ha concorso a procurarmi almeno il piacere di udire per una volta un mio discorso salutato da sonori fischi. (*Si ride*). Nondimeno io domando all'onorevole ministro per quali ragioni le condizioni di questo personale non vengano parificate a quelle dei personali delle altre reti che sono passate allo Stato. Lo si costringe in primo luogo a fare una domanda individuale per passare al servizio dello Stato; nel passaggio al servizio dello Stato sono ad esso garantiti i diritti e i doveri ma non gli sono garantite le qualifiche per cui sappiamo già che vi sono capi-stazioni che saranno retrocessi a sottocapi e via di seguito.

Forse è bene che questo personale incominci a comprendere che il passaggio allo Stato non sarà poi per esso una gran cuccagna; ma io credo anche questi impiegati della Società Veneta che passano al servizio dello Stato abbiano diritto allo stesso trattamento che hanno avuto gli impiegati delle altre reti. Così neppure si risolve per ora la questione della partecipazione di questi impiegati alla Cassa di previdenza; la si rimandi ad altro disegno di legge e sta bene; ma anche per ciò vorrei che i diritti acquisiti da codesto personale fossero rispettati con quella stessa cura con cui sono stati rispettati, per esempio, i diritti dei funzionari che appartenevano alle antiche ferrovie Romane.

L'onorevole Vendramini nella sua breve relazione ci dà alcune assicurazioni che mi lasciano qualche altro dubbio. Dice che col passaggio delle linee allo Stato saranno mantenuti i treni, gli orari e le tariffe in base agli articoli 15 e 16 della legge del 1905.

Per i treni sta bene: la legge dispone in modo positivo e categorico e per conseguenza, per quanto i treni della linea Vicenza-Schio sieno oggi assai più numerosi che su qualunque altra linea secondaria esercitata dallo Stato, lo Stato dovrà mantenerli. Ma altrimenti avverrà, io temo, per le tariffe e per le condizioni dei trasporti, perchè l'articolo 15 dice: « Le condizioni dei trasporti sulle ferrovie delle quali lo Stato assume l'esercizio, sono *provvisoriamente* mantenute ».

Prego quindi il Governo di far sì che questo *provvisoriamente* non sia applicato troppo alla lettera, affinchè, appena saranno le ferro-

vie passate allo Stato, noi non dovessimo avere la poca gradita sorpresa, che sarebbe grave per un paese industriale, come quello attraversato da quelle linee, di vedere modificate le condizioni dei trasporti e di vedere aumentate le tariffe, che oggi, come tutti sanno, sono inferiori alle tariffe che si applicano sulle altre reti dello Stato.

Un'ultima raccomandazione rivolgo ed è che per queste ferrovie, ora che le avrà nelle sue mani, il Governo abbia un po' più di premura. Ricorderò un solo fatto per dimostrare come furono trascurate in passato. Sono otto anni che io lavoro per istituire sulla linea Vicenza-Schio una fermata in un comune industriale, Villaverla. Per parecchi anni non sono riuscito ad ottenere dal Governo alcun ascolto; finalmente abbiamo messo insieme i danari per istituire questa fermata a nostre spese. Industriali e Comune, spendono venti mila lire per costruirla. Ora sebbene la paghiamo coi nostri danari, sono quattro anni che io salgo e scendo le scale ministeriali senza poter riuscire ancora ad avere l'approvazione di questa fermata. È una cosa appena credibile, ma si spiega con le condizioni nelle quali si trovano il Ministero dei lavori pubblici, e la nostra legislazione relativa alle ferrovie.

Ora che queste ferrovie passeranno nelle mani dello Stato, spero che il Governo rivolgerà ad esse la sua attenzione, e potranno allora trovare alla pari delle altre ascolto ed aiuto, e non si verificherà un caso strano, come quello avvenuto per la fermata di Villaverla.

PRESIDENTE. L'onorevole Bertolini ha facoltà di parlare.

BERTOLINI. Ho da fare una brevissima raccomandazione.

Poichè questo disegno di legge sarà certamente approvato, mi sia lecito di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sul fatto, che passando le ferrovie Treviso-Vicenza e Padova-Bassano fra quelle esercitate dallo Stato, rimarrebbe all'esercizio della Società Veneta solo il breve tronco Camposampiero-Montebelluna. Ora nessuna difficoltà vi sarebbe per il riscatto della proprietà di tale linea, perchè, se non erro, la provincia di Padova, che la subconcesse alla Società Veneta, stipulò con la Società stessa a proprio beneficio la facoltà di riscattarla e nell'uso di tale facoltà potrebbe subentrare lo Stato col pagamento di un tenue canone, credo di 2500 lire annue. L'unica difficoltà è invece costituita dal fatto

che la Società Veneta, assentendo all'eventuale riscatto della proprietà della linea, si riservò di continuare l'esercizio della linea stessa. Ma, passate nell'esercizio dello Stato le altre linee contigue, l'esercizio del tronco Camposampiero-Montebelluna non può non essere gravoso per la Società Veneta e sarebbe all'incontro vantaggioso per l'esercizio delle ferrovie di Stato. Credo pertanto che quella difficoltà potrà essere superata e confido che l'onorevole ministro vorrà accogliere la preghiera mia di avviare le pratiche per il riscatto non solo della proprietà, ma anche dell'esercizio di quella linea.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

VENDRAMINI, relatore. Il relatore non ha che da associarsi alle preghiere rivolte al ministro, dall'onorevole Brunialti e dall'onorevole Bertolini, sia nei riguardi del trattamento del personale sia nei riguardi del servizio delle tre linee ed anche per il riscatto del tronco Camposampiero-Montebelluna. Però, dacchè si è pronunziata la parola riscatto, è bene togliere un equivoco che potrebbe apparire dalla frase inopportuna usata dall'onorevole Brunialti, e cioè che con il presente disegno di legge si tratti di riscattare linee che appartengono alla Società Veneta. Queste linee appartenevano alle provincie di Vicenza, Padova e Treviso e furono già riscattate dallo Stato fino dal 1882.

Per la qualcosa oggi si propone soltanto di assumere l'esercizio di linee che sono ormai proprietà dello Stato, e delle quali la Società Veneta tenne l'esercizio fino al 30 giugno 1905 per effetto di una convenzione, prorogata nello scorso anno al 30 giugno 1906.

Nei riguardi del trattamento del personale, promesso con questo disegno di legge ai ferrovieri della Società Veneta, e che si dice diverso da quello che ebbero i ferrovieri di altre Società, io credo che l'onorevole Brunialti si trovi in errore, imperocchè i ferrovieri della Veneta passano allo Stato alle stesse condizioni di quelli già appartenenti alle Società Adriatica, Mediterranea e Sicula.

E se è vero che qui si accenna alla convenienza che sia fatta una domanda individuale da parte dei ferrovieri, per potere essere accolti dall'Amministrazione dello Stato, occorre anche avvertire che tale condizione è rispettosa verso la loro libertà di azione, ed è una conseguenza della circostanza che i ferrovieri appartenenti alla

Società Veneta, sono molti di più di quelli ora addetti alle linee, che col 1° luglio saranno assunte dallo Stato. Quanto alla riserva fatta nei riguardi delle qualifiche da attribuirsi ai ferrovieri della sorte dei quali ci occupiamo, l'onorevole Brunialti deve convenire che non è ammissibile che se il vice-direttore, per esempio, della Società Veneta passa al servizio dello Stato, conservi la stessa qualifica, poichè è cosa ben diversa trovarsi nella condizione di vice-direttore di una Società di una così piccola importanza, dall'aver diritto al posto di vice-direttore in una amministrazione della importanza di quella dello Stato. Quando sono rispettati i diritti acquisiti, gli stipendi e le competenze accessorie, nei riguardi delle qualifiche, è naturale che queste trovino la loro giusta misura, allora quando si procederà alla regolarizzazione della posizione del personale. Non ho altro da dire.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Opportunamente l'onorevole relatore ha notato che qui non si tratta di linee, la cui proprietà passi allo Stato per virtù di questa legge: il riscatto di queste linee fu già fatto con la legge del 25 giugno 1882.

Nel 1897 fu data la concessione alla Società Veneta dell'esercizio di queste linee, ed ora lo Stato riprende ad esercitarle.

Questi sono i termini precisi, in cui giuridicamente si presenta la questione. L'onorevole Bertolini, quindi, intende bene che qui siamo fuori dei termini del riscatto.

BERTOLINI. Non per la Camposampiero-Montebelluna!

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Per questa linea mi permetta di ricordare che la legge, che ad essa si riferisce, stabiliva che il riscatto non si potesse fare se non dopo trenta anni; di guisa che, per riscattarla ai termini della legge, il termine scadrebbe nel luglio 1916. Non è quindi in virtù di quel patto, che si può domandare il riscatto.

Si potranno avviare pratiche, se ci sarà l'interesse dello Stato; ma non si può, nello stato presente dei rapporti contrattuali, imporre il riscatto ai termini della convenzione.

Chiederò alla Direzione delle ferrovie dello Stato di esaminare se il riscatto sia utile nell'interesse pubblico, e quali corrispettivi si possano stabilire; ma non posso prendere impegni di nessun genere in una

materia, la quale richiede la più grande ponderazione.

Quanto alla questione del personale, non ho bisogno di dire altro, dopo le spiegazioni date dall'onorevole relatore. Non era possibile mantenere le qualifiche, e non era possibile neppure prescindere dalle domande individuali; poichè i ferrovieri della Società Veneta non potevano essere considerati come un branco di pecore da trasferire al nuovo concessionario, e naturalmente bisognava richiedere il loro consenso.

BRUNIALTI. Non si è fatto per le altre reti?

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Non so come l'onorevole Brunialti ci rimproveri di avere usato maggiori riguardi alla libertà individuale di quei ferrovieri. Vi è una Commissione per il personale, la quale procede tenendo conto dei desideri e delle esigenze dei singoli ferrovieri.

L'onorevole Brunialti ha fatto un rilievo intorno ad una certa fermata: prenderò notizia di questa fermata, poichè in questo momento mi mancano i dati per rispondere.

Egli mi ha fatto poi una domanda più grave. Mi ha chiesto se saranno mantenute le tariffe. Certamente sarebbe causa di legittimo malcontento per quelle popolazioni se le tariffe non fossero mantenute. Ed io richiamo alla memoria dell'onorevole Brunialti la disposizione della legge del 1905, in cui è detto che saranno provvisoriamente mantenute le tariffe. Dunque saranno mantenute fino a quando non venga una legge definitiva, che le disciplini.

Quindi confido che la Camera vorrà approvare questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo ora alla discussione degli articoli.

Art. 1.

Dal 1° luglio 1906 lo Stato assume l'esercizio delle ferrovie Vicenza-Treviso, Vicenza-Schio e Padova-Bassano, di proprietà dello Stato, ora esercitate dalla Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, in base a contratto che scade il 30 giugno 1906.

Per l'esercizio e l'amministrazione delle ferrovie stesse si applicano le norme, disposizioni e condizioni stabilite dalla legge 22 aprile 1905, n. 137 e dalle leggi succes-

sive riguardanti la rete ferroviaria esercitata dallo Stato.

(È approvato).

Art. 2.

Con i fondi assegnati dalle leggi 22 aprile 1905, n. 137 e 19 aprile 1906, n. 127 la Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a provvedere:

a) alle spese indicate nell'articolo 9, lettere a) ed e) della legge 22 aprile 1905, n. 137, in quanto occorrono per le ferrovie di cui al precedente articolo 1°;

b) all'acquisto del materiale mobile e di officina e delle provviste di proprietà della Società Veneta, a sensi dell'articolo 25 del contratto 29 agosto 1896 approvato col regio decreto 9 dicembre 1897, n. 539.

(È approvato).

Art. 3.

Il personale stabile ed in prova al servizio della Società Veneta al 30 giugno 1906, il quale si trovava al 16 marzo 1906 addetto all'esercizio locale delle tre linee indicate al precedente articolo 1°, sarà col 1° luglio 1906, previa domanda individuale del personale stesso, passato alla dipendenza dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, con i propri obblighi e diritti, stipendio o paga e competenze accessorie, di cui godeva al 16 marzo 1906, salvo all'Amministrazione stessa di stabilirne le qualifiche.

Analogamente sarà passata alla dipendenza dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato una parte del personale stabile e in prova addetto agli uffici centrali della Società Veneta e di quello addetto al servizio locale promiscuo delle tre linee di proprietà dello Stato e delle altre esercitate dalla Società stessa.

Una Commissione, composta di due delegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, di due delegati della Società Veneta, con un presidente nominato dal ministro dei lavori pubblici, procederà all'accertamento del personale in servizio locale delle tre linee a sensi del primo comma del presente articolo, all'esame delle domande e al riparto del personale degli uffici centrali e di servizio promiscuo di cui al secondo comma.

L'operato di questa Commissione sarà definitivo ed irrevocabile.

(È approvato).

Art. 4.

Gli agenti, passati in conformità del precedente articolo alla dipendenza dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, saranno iscritti al nuovo Istituto di previdenza creato con la legge 29 marzo 1900, n. 101.

Il tempo impiegato in servizio delle ferrovie esercitate dalla Società Veneta potrà essere valutato nel periodo di compartecipazione a sensi dell'articolo 56 dello statuto approvato col regio decreto 31 gennaio 1901, n. 70.

La Società Veneta verserà all'Istituto, per conto degli agenti, e agli effetti del di sposto dell'articolo 56 dello Statuto precitato, la somma costituente la loro partita individuale, liquidata al 30 giugno 1906 in base alle disposizioni che regolano le rispettive istituzioni di previdenza.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella seduta pomeridiana.

Intende ora la Camera di proseguire nell'ordine del giorno?

ROMANIN-JACUR, *relatore*. Cominciamo il Magistrato delle acque.

Voci. Avanti! Avanti

PRESIDENTE. Devo però avvertire la Camera che alle 14 comincia la seduta pomeridiana.

Voci. Andiamo avanti!

Seguito della discussione sul disegno di legge relativo al Magistrato delle acque.

PRESIDENTE. Allora l'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: Istituzione del Magistrato delle acque per le provincie venete e di Mantova.

ROMANIN-JACUR, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. D'accordo fra il Ministero e la Commissione è stato distribuito il testo concordato.

Molte voci. Votiamolo!

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

ROMANIN-JACUR, *relatore*. A nome della Commissione, mi onoro di informare la Camera che la Commissione stessa, d'accordo col Governo, ha accettato tutti quei pochi emendamenti che furono presentati, (*Benissimo!*) tanto nella sostanza, quanto, per taluni, anche nella forma.

Voci. Votiamo, allora!

ROMANIN-JACUR, *relatore*. La Commissione non nei punti sostanziali ma in altri pur non trascurabili ha rinunciato a parecchie delle sue aspirazioni riguardo a questo disegno di legge, tenuto conto dell'ora e del tempo e della necessità, nella quale vivono le nostre provincie, di ottenere al più presto l'approvazione di questa legge.

Egregi colleghi, pensate che le tristi conseguenze dei recenti disastri nel Veneto rimangono ancora oggi e il presidente del Consiglio e il ministro dei lavori pubblici hanno ricevuto e ricevono giornalmente telegrammi dalle Deputazioni provinciali, dalle associazioni, dai consorzi dei comuni delle principali città che si raccomandano al Governo perchè il disegno di legge sia approvato al più presto. Nè minori sollecitazioni pervengono a noi della Commissione.

Quindi prego i miei colleghi, specialmente quelli del Veneto...

Una voce a destra. Di tutta Italia.

ROMANIN-JACUR, *relatore*. ...di accontentarsi di quello che la Commissione ha potuto preparare d'accordo col Governo e di approvare questo disegno di legge, così come è ora presentato. (*Benissimo! Bravo!* — *Approvazioni*).

PRESIDENTE. Rammento alla Camera che fu approvato l'articolo 2 di questo disegno di legge.

Viene ora l'articolo 3.

GALLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Voci a destra. Breve! Breve!

GALLI. Cui non piace, può fare a meno di parlare ed anche di ascoltare. Perchè questi stessi rumori, questi stessi eccitamenti li ho uditi altra volta e, devo dire la verità, non mi commuovono per quanto partano da carissime persone. Non mi commuovono in quanto che, se io li avessi ascoltati, ancora nell'antecedente seduta non si sarebbero fatte le radicali modificazioni che nella proposta di legge si sono introdotte dopo le osservazioni mie. Se li avessi ascoltati, avrei lasciato ripetere il mio nome come quello di chi combatte un desiderio del Veneto, del Veneto che ho tanto amato e tanto anche servito.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Andiamo avanti.

GALLI. Permetta, onorevole ministro, non dia lei un cattivo esempio, dopo averne dato uno buono.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Anche quello di tacere è un buon esempio!

GALLI. No. Io devo cominciare col ringraziarla, onorevole Gianturco, perchè certamente ella ha avuto una grandissima parte nell'emendare questo disegno di legge, trovando fondate le mie osservazioni ed accettandole. Ciò non toglie che non si debba cercare di migliorarlo ancora ed io chiedo di poterlo esaminare, sebbene nel nuovo testo lo si sia conosciuto appena adesso, senza che nemmeno fossero distinte le nuove aggiunte dalle vecchie disposizioni.

Nella precedente seduta domandai che si precisasse in qualche maniera chi dovesse essere il magistrato alle acque, e trovo che questo si è fatto in parte soltanto.

STOPPATO. Vuole illustrare l'opera sua. È inutile!

PRESIDENTE. Lascino parlare.

GALLI. Senta, onorevole Stoppato, ella è giovane in questa Camera, e non ne conosce, si vede, le abitudini; ma se pensa d'imporci (*Ooooh!*) ed anche di irritare gli altri, non è il modo cotesto, creda pure, e meno che meno con me.

STOPPATO. Ma lei sbaglia. Dico soltanto che è inutile questa illustrazione.

GALLI. Ella mi onora con le sue interruzioni, ma questo non toglie che io debba esprimere i miei concetti, altrimenti rinunziamo alla libertà di discutere. Io invocherò, al caso, l'autorità del presidente e domanderò se questa sia la maniera di mostrare la serietà della Camera portando un disegno di legge che riguarda non solo un grande interesse del Veneto, ma tutto il Veneto, e portarlo in una seduta mattutina, quando siamo già alle ore 12, cioè al termine della seduta stessa, e voler strozzata qualsiasi discussione.

Nè parlo per me soltanto, parlo anche per gli altri che si sono iscritti e che di parlare hanno incontestabile diritto.

Del resto, per l'articolo 3 io desidererei soltanto che nel secondo comma si cancellassero le parole che vengono dopo quelle quali indicano la dipendenza del magistrato dal ministro. Si toglierebbero così i dubbi che potrebbero verificarsi nell'interpretazione di questo articolo, circa la responsabilità del magistrato stesso. Nella parte del comma che io vorrei soppressa si dice che il magistrato è responsabile di fronte al ministro, per ciò che si attiene ai servizi ed alle attribuzioni assegnategli dalla

legge: nel modo che io propongo risulterebbe più chiaro che egli è responsabile anche di quanto opera nella esecuzione della legge.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. È naturale.

PRESIDENTE. Onorevole Galli, fa qualche proposta?

GALLI. Propongo che nel secondo comma siano soppresse le parole: « ed è di fronte a lui responsabile di quanto si attiene ai servizi ed alle attribuzioni assegnategli dalla legge », perchè lasciando la sola prima parte dell'articolo, la dipendenza dal ministro è più determinata.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Moschini.

MOSCHINI. Allorquando il 16 maggio venne iniziata la discussione di questo disegno di legge, furono presentati 14 emendamenti di cui otto ebbi la malinconia di presentarli io stesso.

Non posso che compiacermi che la Commissione e il Governo, nel tempo che è da allora trascorso, abbiano concordato una nuova dizione degli articoli che non erano stati ancora approvati, dizione che, secondo me, corrisponde non solo alle mie idee, ma al concetto cui la nuova istituzione deve informarsi.

Questo disegno di legge ha avuto una lunga gestazione durante la quale è stato molto migliorato. Nel maggio del 1905 il disegno di legge venne annunciato dal Governo alla Camera ed alle popolazioni, fu poi presentato l'8 marzo di quest'anno, e il 6 aprile successivo venne presentata la relazione la quale vi arrecava molti perfezionamenti. Oggi finalmente, 20 giugno, la Commissione e il Ministero si sono accordati in un testo che se non è perfetto è certamente assai lodevole e merita tutta la nostra approvazione. Io quindi, in considerazione di ciò, concludo il mio breve dire per dichiarare che ritiro tutti i miei otto emendamenti. (*Bravo! — Vive approvazioni!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bertolini.

BERTOLINI. In occasione della discussione della legge per la Basilicata io proposi, e piacque alla Camera ed al Governo d'allora di accettare, che il commissario civile per la Basilicata dovesse essere scelto tra i funzionari dello Stato. Ora ritengo che rendendo obbligatoria anche la nomina del Magistrato alle acque tra i funzionari dello Stato si preverrebbero eventuali favoritismi e d'altro canto non ravviso alcuna ragione di

togliere a quegli impiegati la legittima aspettativa a coprire un alto posto tecnico nell'amministrazione. Pertanto prego la Commissione e il ministro di voler modificare quest'articolo nel senso che il Magistrato alle acque debba esser scelto tra i funzionari dello Stato. È questo un requisito molto generico che permette al Consiglio dei ministri di fare una scelta con larghissima discrezione.

L'onorevole ministro accenna che l'essere dichiarata la incompatibilità del Magistrato alle acque con l'ufficio di membro del Parlamento toglie l'adito a possibili favoritismi. Ora ciò non è esatto, perchè non è vietato che aspiri a quell'ufficio taluno che del Parlamento sia membro e che potrebbe esser ben disposto a dare le dimissioni per essere nominato magistrato delle acque. Ora è bene che a questo posto non sia chiamato mai chi alla vita politica, militando in un partito od in un altro, abbia preso parte. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. Dunque fa proposte, onorevole Bertolini?

BERTOLINI. Non posso fare formale proposta, ma pregherei Commissione e Governo di accettare quest'emendamento e farlo proprio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, onorevole ministro dei lavori pubblici.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. A nome dei funzionari, che dipendono dal Ministero, non posso che ringraziare l'onorevole Bertolini della proposta. Ma lo prego di considerare che questo pericolo d'influenze politiche è molto remoto. A prescindere, da quello che ordinariamente accadrà, (poichè è chiaro che normalmente sarà nominato magistrato delle acque il più anziano e il più meritevole capo ispettore, che si troverà adatto alla magistratura) bisogna considerare che il magistrato sarà nominato dal Consiglio dei ministri. Ora la Camera può aver fiducia che il Consiglio dei ministri, nonostante qualunque inframmettenza, non nominerà persona estranea alla pubblica amministrazione, se non quando sia veramente di singolare competenza. Ma è pur necessario, e non si può vietare, che si possa eventualmente fare giusta estimazione del valore e delle opere di qualche nostro connazionale, anche non funzionario dello Stato che fra noi o all'estero abbia acquistato in materia sì grande, da meritare la fiducia pubblica e quella del Consiglio dei ministri.

Spero che l'onorevole Bertolini vorrà

appagarsi di queste dichiarazioni, e avere fede nella rettitudine e nella imparzialità del Consiglio dei ministri.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bertolini.

BERTOLINI. Prego il ministro di considerare la realtà delle cose. Non illudiamoci sul valore di garanzie, come quella che è rappresentata dall'esser la nomina deferita al Consiglio dei ministri: in proposito io potrei ricordare cose che sarebbero spiacenti a quanti hanno a cuore il decoro della nostra vita pubblica.

Pertanto su questo punto voglio tacermi. Ma faccio invece osservare all'onorevole ministro che non si tratta dell'oggi: questa è un'istituzione che non finisce con la nomina che farà il presente Consiglio dei ministri, si tratta di disciplinare la nomina ad un ufficio che avrà esistenza permanente. Inoltre pensi l'onorevole ministro che funzionari dello Stato sono, per esempio, anche i professori d'idraulica, che v'è dunque una quantità di persone tra cui può essere scelta la persona competente.

Io non sono avverso a pretese esagerate degli impiegati. Ma sono convinto che, quando lo Stato deve ad un ufficio pubblico nominare persona che abbia l'attitudine tecnica occorrente, non v'è ragione di non riservare la nomina a quei funzionari che da lunghi anni prestano un'opera onorata e ai quali simili posti sono un giusto e meritato compenso.

Del resto credo di rendere un servizio all'onorevole ministro togliendo base, con la mia proposta, ad ogni competizione di estranei alla pubblica Amministrazione.

Pertanto rinnovo la fatta preghiera. Per la sua Basilicata, onorevole Gianturco, il provvedimento fu adottato. Ella non avrà nessuna difficoltà ad attuarlo anche per il Veneto, perchè (come ella ben disse), certamente non sarà imbarazzata a trovare fra gli stessi funzionari del suo Ministero chi possa bene adempiere al nuovo ufficio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, onorevole ministro dei lavori pubblici.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole Bertolini accetto il suo emendamento.

Si tratta, a parer mio, di un eccesso di precauzione contro possibili inframmettenze; ma si tratta pure di un omaggio reso ai funzionari dello Stato, i quali anche in questa materia hanno ben meritato del paese. Consento dunque che il magistrato sia scelto tra i funzionari dello Stato.

BERTOLINI. Ringrazio.

PRESIDENTE. Ed allora si compiacca di mandarmi scritto il suo emendamento, onorevole Bertolini.

BERTOLINI. Bisogna che anche la Commissione lo faccia suo. Non si tratta che di aggiungere le parole: « tra i funzionari dello Stato ».

ROMANIN JACUR, *relatore*. Io non posso in questo momento consultare la Commissione; so che i pareri su questo particolare che fu oggetto di larghe discussioni fra noi sono divisi: i colleghi della Commissione presenti non lo accolgono... Per conto mio accetto la proposta dell'onorevole Bertolini.

MOSCHINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MOSCHINI. Io prego la Camera di osservare che il capo del nuovo ufficio da istituire ha funzioni veramente speciali e notevoli che richiedono un campo assai largo di cognizioni.

Il Magistrato delle acque richiede che il suo capo debba intendersi evidentemente di idraulica, ma anche di arte forestale, di scienza giuridica e di scienza amministrativa. (*Interruzioni*). È inutile che interrompiate, leggete il disegno di legge e troverete che è così: tutte quelle sono per lui cognizioni necessarie assolutamente. Ora, secondo me, le preoccupazioni dell'onorevole Bertolini circa le eventuali ingerenze politiche in questa nomina, sono state tenute presenti dalla Commissione e dal Governo quando hanno consentito nel rendere incompatibili le cariche pubbliche con l'ufficio di Magistrato delle acque. Mi sembra quindi che andare più in là sia un legare le mani al Governo e che il rendergli impossibile di scegliere fra le persone estranee alle amministrazioni pubbliche questo alto funzionario possa essere pericoloso. (*Commenti — Interruzioni*).

Questo mi vorranno consentire, spero, così l'onorevole Bertolini, come il ministro ed anche la Commissione, che pure in maggioranza tende ad accogliere la modificazione. Quanto a me, credo di aver fatto bene a rilevare dinanzi alla Camera la inopportunità di questa nuova restrizione che verrebbe fatta al Governo per la scelta di un così importante funzionario.

Voci. Ai voti! ai voti! (*Rumori*).

PRESIDENTE. Il primo comma dell'articolo viene modificato in questo modo: « Con decreto reale, su proposta del Consiglio dei ministri, sarà nominato tra i fun-

zionari dello Stato il capo del compartimento, ecc. »

L'onorevole ministro e il relatore accettano questa modificazione proposta dall'onorevole Bertolini.

ROMANIN-JACUR, *relatore*. Io accetto personalmente perchè, come ho detto, i membri della Commissione ora non sono presenti.

PRESIDENTE. Pongo a partito la modificazione dell'onorevole Bertolini consistente nell'aggiungere « tra i funzionari dello Stato », accettata dal ministro e dal relatore. Chi l'approva si alzi.

(È approvata).

Metto ora ai voti il primo comma dell'articolo 3, così concepito:

« Con decreto reale, su proposta del Consiglio dei ministri, sarà nominato tra i funzionari dello Stato il capo del compartimento, di cui agli articoli precedenti. Egli prende il nome di Magistrato delle acque, ed ha l'incarico di dirigere l'ufficio relativo ».

(È approvato).

Passeremo ora al secondo comma di questo articolo 3, che è il seguente:

« Il Magistrato delle acque rappresenta il ministro dei lavori pubblici, dipende da lui ed è di fronte a lui responsabile di quanto si attiene ai servizi ed alle attribuzioni assegnategli dalla legge ».

L'onorevole Galli propone la soppressione di questo comma. L'onorevole ministro dei lavori pubblici consente in questa soppressione?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non posso consentire alla soppressione di questo comma. Ho già dichiarato che la responsabilità del Magistrato è completa, non solo nei rapporti del Ministero, ma anche rispetto ai terzi, per gli atti illegali che compisse.

D'altra parte questa disposizione riguarda non solo le attribuzioni specificamente determinate, ma tutte le attribuzioni in generale.

PRESIDENTE. Dunque la soppressione di questo comma non è accettata nè dal Governo nè dalla Commissione.

GALLI. Nè io vi insisto.

PRESIDENTE. Allora metterò a partito insieme il secondo ed il terzo comma di questo articolo 3 del nuovo testo concordato tra Ministero e Commissione.

GALLI. A me pare che dopo l'accogli-
mento dell'emendamento dell'onorevole
Bertolini, non vi sia più ragione di mante-
nere la prima parte del terzo comma.

Voci. Ma no, bisogna mantenerla.

CHIMIENTI. Vi è già stato il caso del-
l'onorevole Tedesco, che era un alto fun-
zionario del Ministero dei lavori pubblici,
ed era deputato.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre os-
servazioni pongo a partito il secondo e terzo
comma di questo articolo 3 concordato. Li
leggo:

Il Magistrato delle acque rappresenta il
ministro dei lavori pubblici, dipende da lui
ed è di fronte a lui responsabile di quanto
si attiene ai servizi ed alle attribuzioni as-
segnategli dalla legge.

L'ufficio di Magistrato delle acque è in-
compatibile con quello di membro del Par-
lamento e di consigliere delle provincie, dei
comuni e dei consorzi idraulici di difesa,
di scolo, di bonifica e forestali nel territo-
rio sottoposto alla sua giurisdizione.

Chi li approva voglia alzarsi.

(Sono approvati).

Pongo ora a partito il complesso dell'arti-
colo 3, che rimane così concepito:

Art. 3.

Con decreto reale, su proposta del Con-
siglio dei ministri, sarà nominato tra i fun-
zionari dello Stato il capo del comparti-

mento, di cui agli articoli precedenti. Egli
prende il nome di Magistrato alle acque,
ed ha l'incarico di dirigere l'ufficio relativo.

Il Magistrato delle acque rappresenta il
ministro dei lavori pubblici, dipende da lui
ed è di fronte a lui responsabile di quanto
si attiene ai servizi ed alle attribuzioni as-
segnategli dalla legge.

L'ufficio di Magistrato delle acque è in-
compatibile con quello di membro del Par-
lamento e di consigliere delle provincie, dei
comuni e dei consorzi idraulici di difesa,
di scolo, di bonifica e forestali nel territo-
rio sottoposto alla sua giurisdizione.

(È approvato).

Il seguito di questa discussione è riman-
dato ad altra seduta mattutina.

La seduta termina alle ore 12.40.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia

Licenziata per la stampa il 24 giugno 1906.
