

stesso tempo osservare, che qualche cosa abbiamo fatta su questo riguardo e per conto nostro cercheremo di avvicinarci al desiderio da lui espresso.

Presidente. « TITO III. — *Disposizioni comuni e transitorie.* — Art. 33. Le domande di concessione per le ferrovie economiche e quelle per l'autorizzazione dell'esercizio delle tranvie a trazione meccanica, dovranno essere accompagnate dai documenti indicati nell'articolo 241 della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, n. 2248.

« Per le ferrovie economiche che dovranno stabilirsi, per qualche tratto, sopra strade ordinarie, e per le tranvie, sarà da fornire la prova, che sia stato accordato il consenso dall'ente proprietario della strada, presentando l'atto di concessione del suolo stradale.

« Quando le strade da occupare da una ferrovia economica, o da una tranvia, siano di spettanza di enti diversi, si stabiliranno dei Consorzi con le norme fissate dalla legge del 29 giugno 1873, n. 1475.

« Le Provincie, i Comuni e gli altri Corpi morali, quando vi concorra l'interesse locale, potranno accordare sussidi alle ferrovie economiche, e alle tranvie, preferibilmente in forma di sovvenzione chilometrica, da decorere dal giorno in cui la linea sarà aperta all'esercizio, ferma l'osservanza dell'articolo 2 della legge 23 luglio 1894, n. 340.

« È loro vietato di accordare qualsiasi garanzia di reddito chilometrico. »

Al comma 4° di questo articolo è stata proposta dagli onorevoli Engel, Marcora ed altri la seguente aggiunta: « al disposto del quale articolo potrà essere derogato nei casi di evidente pubblica utilità per Decreto Reale, sentito il Consiglio di Stato. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Engel.

Engel. La disposizione della quale ci siamo fatti propugnatori è ispirata a questo concetto.

Se io ho ben inteso, l'articolo 2° della legge del 23 luglio 1894, vieta ai Comuni di oltrepassare la sovrimposta per qualunque spesa, anche di pubblica utilità.

Ora, evidentemente, il volere assoggettare la facoltà ai Comuni di concedere sussidi alle tranvie e alle ferrovie economiche alle strette di questa legge, vuol dire rendere illusoria questa facoltà.

La nostra proposta è molto modesta.

Dice semplicemente che il Comune possa

per Decreto Reale, udito il Consiglio di Stato, essere autorizzato a superare questo limite.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

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

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Comprendo che si possa derogare alla regola generale per qualche caso eccezionale, purché la deroga sia circondata da sufficienti garanzie, come appunto son quelle che si propongono in questo emendamento.

Credo quindi che questo emendamento degli onorevoli Engel e Marcora possa essere accettato.

Stelluti-Scala. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Stelluti-Scala ha facoltà di parlare.

Stelluti-Scala. Sono dolente di non andare d'accordo con gli amici che hanno presentato quest'emendamento all'articolo 38; e mi duole che l'onorevole ministro abbia accondisceso ad accettarlo; me ne duole per quelle stesse considerazioni di ordine generale, che mossero il legislatore ad infrenare le spese dei nostri enti locali.

Ad ogni modo, giacchè il ministro si è già pronunziato, desidererei di conoscere da lui quale sia la portata delle parole *evidente utilità pubblica*. (*Interruzioni*).

In materia di evidente pubblica utilità noi abbiamo una giurisprudenza larghissima. Tutto è di evidente utilità quando si tratta di agevolare le comunicazioni, ma è da vedersi se i contribuenti debbano far ciò che spetterebbe alla privata iniziativa. Per esempio, quando si tratta delle Provincie, per le quali, come si sa, tutti gli oneri sono esclusivamente sopportati dalla proprietà fondiaria, bisogna andar molto cauti nell'imporre gravezze che, secondo me, non hanno nulla a che fare colle agevolazioni da concedersi ai commerci ed alle industrie mediante certi pubblici servizi.

Io vorrei quindi che si spiegasse in che consista questa evidente utilità pubblica e che, se non altro, si dicesse che essa, nel caso concreto, si ritiene esistere solo quando il corso del trasporto delle merci e delle persone sia in modo assoluto (e insisto su questa parola) inferiore a quello dei mezzi di comunicazione esistenti.

È generale il desiderio di migliorare ovunque le comunicazioni; ma se ciò è un bene