

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

**Palatini.** Il mio emendamento si riferisce alle ferrovie complementari di quarta categoria e ad una questione assai semplice che merita però di essere prontamente risolta; io spero quindi che l'onorevole ministro voglia prendere in considerazione il mio emendamento. Esso trova la sua relazione colla mozione presentata dall'onorevole Lucchini e da altri colleghi per questo motivo. Il secondo dei considerando di tale mozione suona così:

« Considerando essersi praticamente dimostrata l'impossibilità di intraprendere la costruzione delle linee rimaste in parte o in tutto inesequite mediante le sovvenzioni chilometriche stabilite con la legge 30 aprile 1899. » Questo è un lamento; e la mozione, nel suo complesso, tende a togliere i motivi del lamento medesimo con un provvedimento legislativo. Io pure tendo alla mia volta a toglierli, con un altro provvedimento legislativo che renda più facili le iniziative locali. Inoltre il mio emendamento ha anche un pregio che non è piccolo: quello di non gravare di un centesimo solo sul bilancio dello Stato, perchè io miro ad estendere le iniziative degli enti locali nella costruzione delle ferrovie col sussidio chilometrico. Ora domandare la costruzione di ferrovie col sussidio chilometrico non è aggravare il bilancio dello Stato, perchè si tende soltanto a fruire di quegli stanziamenti che oggimai, per effetto di legge, si trovano o debbono trovarsi scritti nel bilancio.

Svolgo brevemente le ragioni del mio emendamento.

Con la legge 29 luglio 1879, il Governo del Re fu autorizzato a costruire 1,533 chilometri di ferrovie secondarie, cui furono, con la legge del 1885, aggiunti molti altri chilometri.

Alla costruzione di queste ferrovie si doveva provvedere, da parte dello Stato, col concorso degli enti locali nelle proporzioni determinate dalla legge; e perchè gli enti locali potessero facilmente raggrupparsi e costituire un'efficace forza collettiva, l'articolo 7 della legge 5 giugno 1881 stabilì che, per la costruzione delle ferrovie secondarie, di quarta categoria, si potessero costituire, tra gli enti interessati, Consorzi coattivi a senso dell'articolo 49 della legge 20 marzo 1865,

purchè gli enti interessati rappresentassero almeno due terzi del contributo.

Ma venne il momento in cui pur troppo lo Stato dovette accorgersi che non poteva più provvedere alla costruzione di queste ferrovie di quarta categoria. Allora, affinchè le speranze degli enti locali non fossero ad un tratto troncate, si tentò di provvedere alla costruzione di queste ferrovie in una qualche maniera: vale a dire con la legge del 30 giugno 1889.

Che cosa ha stabilito questa legge all'articolo secondo?

I Consorzi costituiti sino a tutto il 1888, con Decreto obbligatorio delle Deputazioni provinciali e del Ministero, a termini dell'articolo 7 della legge 5 giugno 1881 e che fecero domanda per la costruzione di linee ferroviarie di quarta categoria, possono chiedere invece il sussidio chilometrico a termini della legge 24 luglio 1887 (è qui state bene attenti, onorevoli colleghi) senza che con ciò l'obbligatorietà del vincolo e la loro esistenza legale venga ad essere infirmata.

Qui, in quest'ultimo inciso, sta la mia questione.

Il beneficio della continuità del vincolo obbligatorio è, in forza di questa legge, accordato soltanto ai Consorzi costituiti a tutto il 1888 e non ai Consorzi che furono costituiti più tardi.

Questa differenza rappresenta, secondo me, una disparità di trattamento che tocca evidentemente l'ingiustizia; ed io vorrei togliere questa ingiustizia. E poichè si è accennato, nello svolgimento della mozione, ad alcune linee in particolare, così accennerò anche io in particolare ad una linea, e non per portare davanti a voi un interesse locale, ma perchè l'accennare a quella linea mi servirà a spiegare anche meglio il mio concetto.

Una delle linee di quarta categoria, che era stata contemplata nel 1879 quando si discusse il grande problema ferroviario, fu quella Belluno-Perarolo.

Accenno per incidenza che questa linea non è davvero fra le meno importanti perchè serve ad un paese patriottico, ad un paese che importa tutto quello che consuma ed esporta tutto quello che produce, e che infine ha anche la sua importanza militare; tanto è vero che nell'allegato n. 2 di una relazione per le costruzioni ferroviarie pre-