

« d) Ad accordare all'industria privata la concessione:

« 6° Della linea Monza-Calolzio, contemplata all'articolo del capitolato annesso alla convenzione 30 giugno 1864 di cui all'articolo 2 a) della presente legge. »

**MOLINARI.** In assenza del collega Robecchi Giuseppe dimando la parola per una dichiarazione.

Come la Camera vede, questo emendamento tende ad autorizzare il Ministero ad accordare per decreto reale la concessione tassativamente del tronco Monza-Calolzio, quando coll'emendamento che veniva presentato dagli onorevoli Briganti-Bellini e compagni si presentava un'altra aggiunta la quale tendeva ad accordare al Ministero la stessa facoltà, ma in modo più ampio, più generico, e le condizioni con cui facevano la proposta potendo benissimo soddisfare i voti delle popolazioni che caldeggiavano la linea di Monza-Calolzio egli è perciò che io a nome de' miei colleghi che hanno sottoscritto questo emendamento, dichiaro di ritirarlo facendo adesione alla proposta Briganti-Bellini e colleghi già accettata dall'onorevole ministro dei lavori pubblici colle modificazioni già enunciate dall'onorevole ministro medesimo.

**PRESIDENTE.** Essendo ritirato l'emendamento Robecchi, resta quello dell'onorevole Briganti-Bellini G. e Checchetelli, a cui si associano gli onorevoli Robecchi e compagni; esso è stato accettato dal Ministero, e dalla Commissione colla modificazione, o dirò meglio coll'aggiunta seguente:

*Ad accordare con decreto reale, ecc.*

**CADOLINI.** A me pare che sia a meravigliarsi come il ministro accolga con tanta facilità una disposizione di tale natura.

A me pare che il ministro non abbia ancora bene stabilito i principi regolatori ai quali intende attenersi nel risolvere le questioni relative alla scelta ed ammissibilità delle linee.

Tali questioni, io domando, devono essere sì o no riservate interamente alle decisioni del Parlamento? A quanto pare questo quesito non è ancora risolto nella mente dell'onorevole ministro, il quale, mentre coll'articolo 5 accettò il mandato di presentare un progetto di legge intorno alla classificazione delle ferrovie complementarie ed intende di stabilire con quella i principii direttivi della classificazione, ora invece accetta la facoltà di concedere linee speciali senza che intervenga il voto del Parlamento a designarle.

Io pertanto, mentre sono perfettamente del parere di coloro i quali cercano d'incoraggiare in ogni modo possibile la costruzione delle diramazioni secondarie, perchè credo che l'unico mezzo valevole a diminuire l'onere che deve sostenere lo Stato per le linee principali sia appunto quello di estendere ampiamente e di moltiplicare le diramazioni secondarie, non posso poi ammettere un sistema mediante il quale si darebbe al Governo la facoltà di approvare piuttosto una linea che un'altra, perchè non posso disconoscere e trascurare che, come ognuno sa, la costruzione di una linea può

pregiudicare la costruzione di un'altra più utile e più proficua nell'interesse generale dello Stato.

Per la qual cosa io reputo che nella scelta delle linee da concedersi all'industria privata debba sempre essere consultato il Parlamento unico giudice legittimo degli interessi della nazione.

Per queste ragioni e per altre che ometto per amore di brevità io credo che, mentre si deve fare buon viso a tutte le proposte aventi per intento di agevolare e di promuovere la costruzione delle linee secondarie, non si ponno dare al Governo le ampie facoltà che gli sarebbero attribuite dalla proposta dell'onorevole Briganti-Bellini Giuseppe.

**JACINI, ministro dei lavori pubblici.** È curioso che, dopo avere sentito per tanti giorni ripetere che il Governo esercita una soverchia ingerenza in materia di strade ferrate, che vuol mettere la mano dappertutto, e dopo avere sentito parlare dei gravissimi oneri che si prende lo Stato, sorgano poi opposizioni quando si presenta il caso di affidanza delle ferrovie all'industria privata che spontaneamente si offre per completare il sistema senza ingerenza ed oneri del Governo, e si voglia dare incoraggiamento alla privata iniziativa.

Veramente ciò mi fa grande meraviglia: in questo caso almeno l'onorevole Cadolini mi permetterà che io gli dica che è meno liberale di me, e me ne appello all'onorevole Cadolini. Certamente è necessario che sia dalla legge stabilito fino a che punto il Governo debba sussidiare l'industria delle ferrovie, ma che si abbia da rifiutare all'industria delle ferrovie di svilupparsi spontaneamente, questa è una cosa che io non so capire.

L'unica difficoltà che poteva opporsi al progresso delle nostre ferrovie si era il carico che una gran parte delle ferrovie portava alle finanze: ma qui tale difficoltà non esiste; poichè è posta la condizione che le ferrovie a concedersi non siano in alcun modo di aggravio al Governo.

Per conseguenza io insisto nel dichiarare che accetto la proposta fatta dall'onorevole Checchetelli e Briganti-Bellini, e sono persuaso che la Camera farà loro buon viso, poichè questa proposta non viene menomamente a derogare a quanto s'intende di fare col progetto di legge che deve classificare le ferrovie del Regno.

Questo progetto di legge tenderà solamente a determinare la quota per la quale lo Stato debba concorrere nella costruzione delle ferrovie, ma non dovrà comprendere le ferrovie per le quali al Governo non si richiede alcun aggravio.

**BRIGANTI-BELLINI G.** Primieramente io intendo di ringraziare vivamente il signor ministro della spiegazione che mi ha data.

Poi vorrei rivolgere una preghiera all'onorevole Cadolini perchè non insistesse nelle sue osservazioni, tanto più che mi sembra che queste linee complementarie, delle quali egli si preoccupava, probabilmente non apparterrebbero a queste concessioni che il Governo avrebbe facoltà di fare.