

tardo; importa tanto che le popolazioni possano approfittarne a tempo, e sappiano quindi quale sia, secondo le intenzioni del Governo, questo tracciato della ferrovia delle genti, come l'hanno chiamata, che il lasciare la cosa indecisa mi pare che non giovi, anzi sia di danno. Bisogna decidersi in modo che le popolazioni sappiano ciò che hanno da fare.

E a questa raccomandazione anch'io mi unisco.

L'onorevole Ricci ha aggiunto poi un'altra osservazione. Egli dice: badate che il Governo non solo è impegnato come contraente in un trattato, ma il suo contributo di 45 milioni per 20 milioni è un contributo che gli viene rimborsato da alcuni corpi morali, i quali si tengono obbligati se il trattato è adempiuto secondo la lettera e lo spirito suo, e che forse farebbero delle difficoltà se la cosa avvenisse diversamente. Ecco perchè questa interrogazione ha un'importanza ed una pratica attualità, ed ecco perchè io prego il signor ministro di rifletterci e di dare una risposta, se non subito, però al più presto possibile. Queste sono questioni che non possono rimanere sospese, perchè sono troppo gravi.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Depretis mi domanda quali sono i criteri che il Governo ha dato ai suoi ingegneri per stabilire la congiunzione delle linee ferroviarie svizzere con quella di Genova. Rispondo nettamente: sono i criteri accennati dal trattato; nè più nè meno. Quando verrà il momento di fare la concessione delle linee sulla sinistra del lago Maggiore, il Governo dovrà necessariamente presentare un progetto di legge, e la Camera potrà allora vedere se il tracciamento proposto, e gli studi sopra cui il medesimo fu basato, siano conformi ai criteri sanciti dal trattato.

La stessa Commissione delegata dal Governo a fare questi studi, discusse diversi tracciati i quali tutti si conformano più o meno ai criteri della legge. Appena gli studi di questi tracciati saranno compiuti, si potrà giudicare quale sia la linea più diretta, più facile, e con minori pendenze, e che infine gioverà maggiormente al porto di Genova. Ma a quelli che chiedono ora esplicithe dichiarazioni del Governo non posso rispondere altro, che i criteri stanno nella legge. È adunque inutile domandare quali sono gl'intendimenti del Governo; perocchè se le norme non fossero dalla legge accennate, bisognerebbe allora attendere gli studi per formarsi un criterio: il voler giudicare *a priori* in questo affare non mi pare cosa facile ed opportuna.

Osserverò all'onorevole Ferrari, che il ministro non ha bisogno neppur di dire se la strada debba tenere la sponda destra o la sinistra del lago Maggiore, poichè sta scritto nella legge *sponda sinistra*. E vi è detto anche che deve passare per Luino; non può quindi essere la sponda destra. Ciò stante io non saprei invero rispondere a una domanda, a cui l'onorevole deputato

Ferrari trova la risposta proprio nel testo del trattato. Quanto poi a ciò che dice l'onorevole Depretis, cioè quale deve essere questa congiunzione sul lago Maggiore, ripeto che trattandosi di una convenzione internazionale, il Governo intende di usare la più grande riserva, appunto per sciogliere la questione nel modo il più utile pel paese.

DEPRETIS, relatore. Io volevo solamente dire che il criterio si debba cercare nella retta interpretazione del trattato, e che non si debbano fare gli studi per trovare il criterio. (*Siride — Interruzione del ministro per i lavori pubblici*) Il signor ministro non la intende diversamente, e per parte mia il criterio non ho bisogno di cercarlo, quando leggo il trattato, quando penso al complesso delle sue disposizioni, allo spirito che l'anima, alla discussione di cui è stato risultato: il criterio è questo, che il tracciato deve essere sulla linea più breve da Pino a Genova.

Io ho fatto le mie osservazioni, l'onorevole Ricci ha fatte le sue riserve; quello che adesso si può desiderare (vede se sono modeste le domande) è che il signor ministro voglia al più presto uscire dalla inespugnabile riserva nella quale si è trincerato, e dirci presto come intenda almeno praticamente di sciogliere la questione.

PRESIDENTE. Capitolo 182. Concorso del Governo nella spesa per la costruzione della ferrovia del San Gottardo (Legge 3 luglio 1871, n° 311, 2° serie), lire 1,666,667.

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Siccardi a presentare una relazione.

SICCARDI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge riguardante l'istituzione delle Casse di risparmio postali. (*V. Stampato n° 58-A*)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE.

PRESIDENTE. Capitolo 183. Concorso del Governo nella spesa di costruzione del ponte sul Po della ferrovia Modena-Mantova per Borgoforte (legge 1° dicembre 1870, n° 6094.)

La parola spetta all'onorevole Ghinosi.

GHINOSI. Tra le compagnie costruttrici di ferrovie, io credo che quella la quale assunse la costruzione della ferrovia Mantova-Modena, possa chiamarsi davvero la *beniamina*; infatti essa, a poco a poco, venne meno a tutti gli impegni assunti verso il Governo e verso le provincie; e sempre con utile proprio. Di questa singolare predilezione del Governo non parlerò, poichè è chiaro come, dopo i fatti, le ciarle non servano a