

Il progetto di legge consta di un solo articolo così concepito :

« L'imposta addizionale alle contribuzioni dirette, fissata dal regio decreto del 12 ottobre 1848 nel limite massimo di lire 600,000 per la divisione amministrativa di Torino, è autorizzata per l'esercizio 1854 sino alla somma di lire 896,732 e centesimi 99 per far fronte alle spese comuni a tutte le provincie che la compongono. »

(La Camera approva senza discussione.)

Si procede allo squittinio segreto.

Risultamento della votazione:

Presenti e volanti	105
Maggioranza	53
Voti favorevoli	97
Voti contrari	8

(La Camera approva.)

RELAZIONI: SUL PROGETTO DI LEGGE PER L'ADATTAMENTO DI UN LOCALE AD USO DI CASERMA IN SASSARI; E SUI BILANCI DEL 1855 DEI DICASTERI DEGLI AFFARI ESTERI E DELL'ISTRUZIONE PUBBLICA.

ARA, relatore. Ho l'onore di presentare la relazione sul progetto di legge per l'autorizzazione della spesa occorrente per adattare a caserma l'attuale locale della fabbrica di tabacchi in Sassari. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1601.)

DAZIANI, relatore. Ho l'onore di presentare la relazione sul bilancio del dicastero degli affari esteri per l'esercizio dell'anno 1855 (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1203.)

DEMARIA, relatore. Ho l'onore di presentare la relazione sul bilancio del dicastero dell'istruzione pubblica per l'esercizio dell'anno 1855. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1202.)

PRESIDENTE Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER CONCESSIONE DELLE STRADE FERRATE DA ALESSANDRIA A STRADELLA, DA ALESSANDRIA AD ACQUI, DA NOVI A TORTONA, E PER CONCESSIONE DELLO STABILIMENTO BALNEARIO D'ACQUI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per la concessione delle strade ferrate da Alessandria a Stradella, da Acqui ad Alessandria, da Novi a Tortona, e per la concessione dello stabilimento balneario di Acqui. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 979.)

La discussione generale è aperta.

È fatta facoltà di parlare al ministro dei lavori pubblici.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Prima di passare alla discussione degli articoli di questa legge e del relativo capitolato, io credo che siano opportune alcune spiegazioni sull'intendimento del Ministero nel determinare le linee ivi menzionate, perchè mi pare da alcune osservazioni fatte nel rapporto della Giunta che questo intendimento non sia stato ben compreso, e ad ogni modo le ulteriori spiegazioni che potrà dare saranno giovevoli per fissare l'opinione del paese su queste ferrovie. Come si scorge dal ca-

pitolato, duplice è la direzione delle linee proposte dal Governo, le quali si distaccano dalla nostra strada ferrata per andare verso il confine piacentino, cioè una che, partendo da Alessandria per Tortona, Voghera e Stradella, farebbe capo al confine piacentino; l'altra che, partendo da Novi, raggiungerebbe a Tortona la stessa linea.

Questo sistema doppio è stato adottato dal Governo per supplire alle facili ed economiche comunicazioni per una parte da Torino e dal Piemonte verso i ducati e verso l'Italia centrale; dall'altra pel commercio importantissimo di Genova nella stessa direzione, esimendolo dal percorrere tutto il tratto di ferrovia da Novi ad Alessandria, e procurandogli così una più pronta deviazione a Novi.

Pare che qui si faccia l'appunto al Governo di avere riconosciuto che questa linea possa, quando che sia, diventare la linea principale di comunicazione del commercio di Lombardia col porto di Genova.

Su questo argomento si sono fatte osservazioni e reticenze, secondo le quali parrebbe che non si riguardi questa come linea principale di comunicazione colla Lombardia, donde venga a ridondare un grave danno al commercio di Genova, mettendolo nel pericolo di non poter concorrere vantaggiosamente sui mercati di Lombardia in confronto del commercio di Trieste.

Io dirò francamente qual è l'opinione del Governo, perchè non credo che sia qui il caso di far reticenze; queste reticenze sarebbero ragionevoli se uno Stato per essere meno grande, meno potente, non potesse dir chiaramente le sue ragioni, far palesi i suoi interessi, e ciò perchè possono questi trovarsi contrari a quelli di uno Stato più vasto e più potente; ovvero, se si credesse che per esternare precisamente queste ragioni si dovesse entrare in meno convenienti dichiarazioni, che non sono necessarie, il Ministero che non è né dell'uno né dell'altro di questi avvisi, dirà francamente la sua opinione, la quale è che una tale linea non sarà mai quella che possa convenire al nostro Stato per la desiderata sua congiunzione colla Lombardia: tale è il franco e schietto avviso del Ministero, avviso che egli esprime davanti a questa Camera, come l'ha esternato ripetutamente nelle sue relazioni diplomatiche su questa pratica.

Io prego la Camera di considerare che a levante noi abbiamo un confine dello Stato bene determinato e sicuro, prima dal lago Maggiore, poi seguendo il Ticino fin verso il Po. Ma alquanto prima di arrivare a questo fiume, lo Stato cessa di avere per confine il Ticino, di letto esteso, difficile al varco e mutabile; ed il confine invece si converte in un fossato, che è il Gravelone. Ora il Governo non ha mai creduto che potesse essere conveniente agli interessi del paese che la strada ferrata di un altro Stato, passando il Ticino sicuramente, perchè questo fiume appartiene in quell'ultimo tronco, tanto dall'una che dall'altra sponda allo Stato medesimo, venga ad entrare nella nostra pianura ed a stabilire ivi la sua stazione, facendo quei provvedimenti che possono convenirgli per difendere la posizione della stazione medesima.

Questo è il primo argomento per cui noi pensiamo che non ci converrà mai fare quivi la nostra congiunzione.

E questo lo diciamo francamente qui, come l'abbiam detto nelle nostre relazioni internazionali, appunto perchè crediamo che la nostra condizione di Stato inferiore, ma indipendente, non ci obblighi punto a piegarci solo agli interessi altrui nella congiunzione di cui si tratta.

Egli è per questo che, quando si è conchiuso il trattato di commercio coll'Austria, si è stabilito all'articolo 13 di comune