

douane, les préposés veulent, bon gré, mal gré les soumettre à la taxe, et ne les laissent jamais retirer sans que l'on ait payé les droits fixés par la loi.

Je demande donc si les individus qui se trouvent dans ce cas ne peuvent pas retirer leurs marchandises.

**FARINA PAOLO, relatore.** Osservo che a questa cosa si è già provveduto, perchè la legge che discutiamo ha già dichiarato quali sono le dogane dalle quali è permessa la riesportazione...

**CHENAL.** No! no!

**FARINA PAOLO, relatore.** Sì! sì!

**CHENAL.** L'explication de ma proposition est bien simple: il s'agit d'un individu qui entre dans le bureau de la douane, nanti d'un objet quelconque pour le faire douaner, mais qui, trouvant le tarif trop élevé, voudrait retirer cet objet et renoncer à le faire passer dans les Etats; le pourrait-il? Cette difficulté se présente chaque jour; elle est un sujet d'altercations fréquentes.

**PRESIDENTE.** Non è qui il luogo di fare questa proposta.

**CHENAL.** Il n'y a aucun article qui mentionne cette circonstance; j'ai été obligé de l'indiquer ici.

**PRESIDENTE.** Vous proposerez un article à part.

**CHENAL.** Eh bien! je le proposerai immédiatement après la votation de cet article.

**PRESIDENTE.** Prima pongo ai voti l'articolo testè letto.

(La Camera approva.)

Voci. A domani! a domani!

La seduta è levata alle ore 5 e 1/4.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

Discussione del progetto di legge per prestito all'estero di 75 milioni di lire.

## TORNATA DEL 14 GIUGNO 1851

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

**SOMMARIO.** *Atti diversi — Presentazione d'un progetto di legge del ministro delle finanze per disposizioni relative alla legge del 5 corrente sull'alienazione di obbligazioni dello Stato — Discussione del progetto di legge per un prestito all'estero di 75 milioni — Discorso del deputato Menabrea in opposizione del medesimo — Spiegazioni del ministro dei lavori pubblici — Repliche — Osservazioni e opposizioni del deputato D'Aviernoz — Spiegazioni del ministro delle finanze — Schiarimenti e osservazioni del deputato Di Revel — Obbiezioni del deputato Despina in appoggio del voto del deputato Menabrea — Risposte del deputato Brofferio al deputato D'Aviernoz — Cenni del deputato Bastian — Opposizioni del deputato Sineo — Risposte del ministro delle finanze.*

La seduta è aperta alle ore 2 pomeridiane.

**CAVALLINI, segretario,** dà lettura del processo verbale della tornata precedente.

**BRIGNONE, segretario,** espone il seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate alla Camera:

5956. Dorsier Augusto Lazzaro (petizione mancante dei requisiti voluti dal regolamento.)

5957. Doro Pietro, canonico della collegiata di Savigliano, nel rappresentare che sopra le sue petizioni 291, 586, 879, state dalla Camera inviate al ministro degli affari ecclesiastici non si è provvisto, come giustizia richiedeva, fa nuova istanza perchè venga presa in considerazione l'attuale sua posizione.

5958. Varesio Michelangelo, ed altri 15 flebotomi esercenti nei mandamenti di Canale e Corneliano, chiedono che la legge con la quale viene circoscritto il loro esercizio, sia derogata, e migliorata con ciò la loro condizione.

5959. Il Consiglio comunale di Sale, provincia di Mondovì,

ricorre alla Camera, perchè con la nuova legge comunale si autorizzino i comuni a tassare le bestie lanute.

5960. Juillard Francesco, di Annecy (petizione contraria al disposto del regolamento.)

### ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** La Camera essendo in numero sottopongo alla sua approvazione il processo verbale della tornata precedente.

(La Camera approva.)

Il deputato Bertolini depone sul banco della Presidenza un progetto di legge che sarà comunicato agli uffici.

**CAVOUR, ministro delle finanze, di marina, e d'agricoltura e commercio.** Domando la parola per una comunicazione.

**PRESIDENTE.** Il ministro delle finanze ha la parola per una comunicazione.

**PROGETTO DI LEGGE PORTANTE DISPOSIZIONI  
RELATIVE ALLA LEGGE PER ALIENAZIONE DI  
OBLIGAZIONI DELLO STATO.**

**CAVOUR**, ministro delle finanze, di marina, e d'agricoltura e commercio. Ho l'onore di presentare un progetto di legge tendente a stabilire alcune norme relative alla legge del 5 corrente per l'alienazione di obbligazioni. (Vedi vol. Documenti, pag. 996.)

**PRESIDENTE**. La Camera dà atto al signor ministro della presentazione di questo progetto di legge, che sarà stampato e distribuito.

**DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER UN  
PRESTITO DI 75 MILIONI CON IPOTECA SULLA  
STRADA FERRATA DA TORINO A GENOVA E AL  
LAGO MAGGIORE.**

**PRESIDENTE**. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge per un prestito di 75 milioni, con ipoteca sulla strada di ferro da Torino a Genova ed al lago Maggiore. (Vedi vol. Documenti, pag. 980.)

La discussione generale è aperta.

La parola è al deputato Menabrea.

**MENABREA**. Les discussions auxquelles a donné lieu l'examen des budgets, et l'exposition financière faite par monsieur le ministre des finances, ont suffisamment démontré que nos ressources ordinaires sont insuffisantes pour faire face aux différentes exigences de service de l'Etat. Nous avons vu, notamment, que l'achèvement des chemins de fer que nous avons entrepris, exige encore à lui seul une dépense d'environ 80 millions. Nous ne devons donc point être étonnés que le Ministère vienne clore la Session du Parlement par une nouvelle demande d'emprunt; il était facile de s'y attendre, car la chose était inévitable.

Toutefois comme cette emprunt doit être en partie affecté à l'achèvement de nos chemins de fer, il est nécessaire de jeter un coup d'œil sur cette vaste entreprise, et d'examiner surtout la marche suivie par le Gouvernement dans cette question qui est de la plus haute importance, car il s'agit ici de l'avenir du pays.

Les lignes qui constituent un réseau de chemin de fer n'ont pas toutes la même importance. Les unes ont un but politique et commercial; d'autres sont destinées à des intérêts locaux, d'autres enfin peuvent avoir un but stratégique.

Dans la première catégorie, il faut classer les lignes qui partant de la capitale, ont pour objet d'établir des communications avec les nations voisines et de relier autour d'un centre commun les différentes provinces qui constituent l'Etat.

Cette importance des lignes qui rayonnent vers la capitale est d'autant plus grande pour notre pays, qu'il est composé d'éléments hétérogènes; car il est formé de provinces séparées par de hautes montagnes, par le langage, par les mœurs, et qui ont besoin d'un point de réunion où leurs intérêts puissent s'entendre, se concilier et se confondre.

Turin est admirablement placé pour atteindre ce but; il y a d'autres considérations qui doivent mieux faire encore apprécier sa position. En effet, Turin, situé au débouché des principales vallées des Alpes, a toujours été regardé comme un point stratégique de la plus haute importance. D'ailleurs

cette ville s'élève au centre d'un pays qui nourrit le peuple le plus belliqueux de l'Italie; d'un pays dont Vauban écrivant à Louis XIV, disait: *le Piémont est un pays où il suffit de frapper du pied la terre pour en faire surgir des soldats*. Qu'on n'oublie pas non plus, que la puissance de Louis XIV vint se briser contre les murs de Turin qui porta toujours avec honneur le drapeau de l'indépendance, et l'on comprendra combien il importe que l'on conserve à cette ville son influence en facilitant ses rapports avec les provinces extrêmes de l'Etat; et ici, je ne crains pas de le dire, toute combinaison qui aurait pour résultat de diminuer, sous ce rapport, l'importance de Turin, serait funeste non-seulement à l'union du pays, mais encore à l'Italie toute entière.

Telles sont, ce me semble les considérations qui auraient dû guider le Gouvernement lorsqu'il a entrepris lui-même la construction des chemins de fer. Les lignes qui se présentaient naturellement comme devant être construites les premières étaient celles de Turin à Gênes, de Turin en France par la Savoie, de Turin en Lombardie par Novare, enfin la ligne de Nice; cette dernière n'aurait presque, il est vrai, qu'un but politique; une ligne stratégique par Verceil, Casal, Valence et Alexandrie, aurait pu compléter nos moyens de défense; les autres lignes n'avaient qu'une importance secondaire et ne visaient qu'à des intérêts spéciaux de la localité.

Cependant, messieurs, les choses ne se sont pas passées ainsi que l'intérêt bien entendu du pays semblait l'indiquer.

Les Génois furent les premiers à sentir la nécessité d'un chemin de fer. Gênes effacé d'une part par la concurrence de Marseille qui lui enlevait le marché de la Suisse, de l'autre combattue par la concurrence de Livourne et de Trieste qui lui contestaient le marché de la Lombardie, Gênes, dis-je ne pouvait échapper à l'abandon qui la menaçait qu'en se créant une communication plus facile et plus prompte à travers les Appennins. Ainsi une société génoise se forma dans le but d'établir un chemin de fer dirigé vers la Lombardie, et du côté de Pavie; mais le Gouvernement lui-même, s'emparant de la question, voulut concilier tous les intérêts, et décréta la route de Turin à Gênes et l'embranchement d'Alexandrie au lac-Majeur qui sont actuellement en construction.

Quant à la route de Turin à Gênes, elle était nécessaire; mais lorsque le Gouvernement assumait la construction à ses frais de l'embranchement d'Alexandrie au lac-Majeur, il commit, à mon avis, une faute.

En effet, cette ligne ne satisfait, pour le moment, à aucune des exigences de Gênes, car elle n'aboutit encore ni à Milan, ni en Suisse; tandis qu'avec les sommes qu'on a dépensées et qu'on doit encore y consacrer, il eût été possible, je ne dis pas d'exécuter le chemin de la Savoie, mais du moins d'aider une entreprise qui aurait eu pour but cette construction, et de la mettre à même de promptement l'achever.

Maintenant le commerce génois demande avec instance que la ligne du lac-Majeur soit prolongée jusqu'en Suisse. Subissant son influence, le Gouvernement envoyait, dès l'année 1846, un de nos honorables collègues en Suisse et auprès de plusieurs puissances d'Allemagne, afin de les engager à s'accorder avec le Piémont, pour la construction de cette ligne.

Les événements de 1848 interrompirent momentanément ces négociations, mais elles furent reprises en 1849 par notre Gouvernement qui les appuyait avec des offres importantes.

Enfin, dans les traités que le Ministère vient de conclure

avec le Zollverein et la Suisse, les parties contractantes s'engagent à aider mutuellement la construction du chemin de fer à travers les Alpes, qui doit unir la Lombardie à la Suisse.

Voilà donc le Ministère, entraîné à contracter des engagements qui doivent devenir onéreux pour le trésor, et qui pourtant, n'ont pour but que l'intérêt secondaire de une seule ville auquel on sacrifiait celui de l'Etat tout entier.

En effet, messieurs, si nos finances étaient suffisamment prospères, je serais le premier à appuyer un Ministère qui viendrait engager le Parlement à favoriser une nouvelle voie vers la Suisse; plus un pays a de communications, plus sa richesse se développe; mais malheureusement il n'en est pas ainsi; nous avons à peine les moyens d'achever les routes que nous avons commencées, et nous nous engageons inconsidérément dans de nouvelles entreprises qui, ainsi que je le démontrerai, seront ruineuses pour le pays!...

En effet, messieurs, la question doit actuellement être posée en ces termes: si le Gouvernement doit lui-même subsidier le chemin de fer de la Suisse, il faut absolument renoncer à celui de la Savoie; car, en l'état de nos finances, l'un exclut l'autre.

Cela étant, examinons les conséquences de la construction du chemin de fer du lac-Majeur en Suisse, avant que celui de France par la Savoie soit exécuté. Il est certain que le Piémont, qui est aujourd'hui la grande voie de communication avec la France et le nord de l'Italie, serait laissé de côté. De Paris pour venir en Italie, on préférerait prendre la route de Strasbourg pour rejoindre celle de la Suisse. Ainsi, le Piémont deviendrait un *impasse*, et Turin qui serait placée en dehors de la grande circulation ne tarderait pas à être abandonnée par une partie de sa population. D'ailleurs, quel commerce aurait le Piémont avec la Suisse? Lui vendrait-il ses soies, ses riz? Probablement non; ses relations naturelles sont avec la France; il ne lui convient pas de les changer; c'est donc avec elle qu'il lui importe, avant tout, d'établir des communications faciles. J'ai également parlé de la nécessité de réunir les provinces éloignées avec la capitale; eh bien! si le chemin de fer de la Suisse était construit au détriment de celui de la Savoie, c'est cette province qu'on séparerait du reste des Etats. Ainsi au lieu de grouper les éléments qui constituent notre nation, on briserait les liens qui les réunissent.

Il est vrai que le commerce génois trouverait quelques avantages dans une communication avec la Suisse; mais je crois qu'il se fait à ce sujet quelques illusions qu'il ne serait pas difficile de détruire.

En effet, messieurs, Gênes ne se trouvera pas sans concurrents sur les marchés de la Suisse et d'Allemagne. Elle ne doit pas oublier que ces pays sont traversés par de grands fleuves navigables; ils ont des communications faciles avec les ports de la mer du Nord, tandis que le commerce de Gênes, pour s'y rendre, devra traverser des chaînes de montagnes, les Appennins et les Alpes.

Gênes enverra-t-elle ses cotons à la Suisse et à l'Allemagne? Mais le port de la Hollande, celui de Hambourg, en fourniront à bien meilleur marché les cotons de l'Amérique.

Leur offrirait-elle des grains d'Odessa? Mais en ont-ils besoin puisqu'ils sont aux portes de la Poméranie et de Pologne, qui sont les greniers du Nord. Ainsi, les avantages que se promet le commerce de Gênes, de la communication projetée vers la Suisse, sont en partie illusoire.

Je vais vous dire maintenant à qui ce passage profitera: c'est

à l'Angleterre. L'Angleterre, depuis longtemps, cherche à s'affranchir de la France pour ses communications avec Malte, et de là avec les Indes. Aujourd'hui, sa correspondance avec Malte se fait tantôt par Marseille, tantôt par Trieste; mais elle désire vivement obtenir une communication prompte avec Gênes, qui se trouvant sur la route plus directe de Malte, abrégérait le parcours qui aurait lieu par la Belgique, les petits Etats de l'Allemagne, et la Suisse, et mettrait ainsi sa correspondance à l'abri des entraves qui pourraient surgir des événements politiques en France. Si là se bornaient les désirs de l'Angleterre, nul doute que Gênes aurait un avantage réel dans la nouvelle route ouverte vers la Suisse. Mais les vœux de l'Angleterre se portent plus loin. En effet, dans une mémoire publiée par un anglais, et que j'ai entre les mains, son intention serait d'aller de la Suisse à Milan, lorsqu'un chemin de fer serait pratiqué entre cette ville et Parme, et de Parme à Ancône, elle abandonnerait Gênes pour suivre cette dernière voie, puis abrégérait de douze heures le temps du parcours entre Londres et Malte.

De sorte que Gênes serait délaissée, à son tour, et verrait ainsi s'évanouir les avantages qu'elle aurait cru conquérir.

Mais là ne se borneraient pas les conséquences de la construction d'un chemin de fer du lac-Majeur en Suisse avant qu'il ait été pourvu à celui de la Savoie.

Gênes ne doit pas oublier qu'anciennement elle avait de grandes relations avec Genève et le midi de la Suisse. Eh bien! elle renoncerait à récupérer les anciens avantages que elle pourrait disputer même à Marseille, pour suivre une illusion!

D'un autre côté, Gênes perdrait le marché de la Savoie, qui comprend 600 mille habitants. Or 600 mille habitants c'est quelque chose, ce me semble, même pour le commerce de Gênes.

Puisque j'ai parlé de la Savoie, qu'il me soit permis de quelques observations à son égard. Il paraît que dans tous les calculs qui s'élaborent dans les cerveaux politiques d'en deçà des Alpes, on n'en tient guère compte; cependant, elle devrait peser pour quelque chose dans la balance. On la charge de nouveaux impôts, elle les supporte comme les autres provinces de l'Etat. On a eu le talent de faire 400 millions de dettes, et Dieu sait si un seul centime de ces 400 millions a été dépensé pour la Savoie ou y a été versé; et cependant, elle supporte sa part de cette dette, qui est au moins de cinquante millions comme si elle en pouvait quelque chose.

Sur les 140 millions nécessaires pour les chemins de fer de l'Etat en voie de construction, elle payera, pour sa part, 17 millions, sans que cela lui profite le moins du monde; elle s'est courageusement battue et a distribué de vigoureux coups de sabre en faveur de l'indépendance italienne; enfin, c'est la plus fidèle et la plus ancienne amie du Piémont. Eh bien! tout cela il paraît qu'on l'oublie, de même que le Ministère semble avoir oublié l'ordre du jour voté par cette Chambre, dans la séance du 9 décembre dernier. Alors on reconnaissait que la Savoie avait droit à quelque chose, avait droit à quelques égards.

Je dirai même quesi alors elle réclama, par la voix de ses députés, elle a bien plus de droit encore de le faire maintenant. En effet, messieurs, le nouveau système économique dans lequel le Gouvernement est entré, par suite des traités conclus avec l'Angleterre et la Belgique, a entièrement changé les rapports de la Savoie et du Piémont.

Avant ces traités, le commerce qu'elle faisait en deçà des Alpes ne s'élevait pas à moins de six millions; les principaux

objets d'échange étaient des fers travaillés, des papiers, des fromages, quelques étoffes. Depuis les traités, une grande partie de ce commerce a nécessairement cessé. Quant aux fers, il ne faut plus y songer. Monsieur le ministre, lui même l'a déclaré, les fabriques de fer pourront encore, pendant quelque temps, pourvoir à la Savoie, mais elles doivent renoncer à jamais au marché du Piémont. Il en sera de même de plusieurs autres produits et peut-être même des fromages, depuis le nouveau traité avec la Suisse, qui abaisse le droit de introduction de cette marchandise.

L'avenir nous dira si les heureux effets de ce nouveau système correspondent aux promesses de ses auteurs. En attendant, on ne peut nier qu'il ne soit de nature à produire de nombreuses perturbations. La rue hydraulique qui dans un hameau alpestre faisait mouvoir le marteau du forgeron, maintenant est arrêtée, et la famille à qui elle fournissait du pain, le bien-être, devra chercher un autre séjour et peut-être s'expatrier.

Ainsi la Savoie est entourée du côté de la France et de la Suisse d'un cercle de fer, qui ne permet que difficilement à ses produits d'y pénétrer; du côté du Piémont, les transactions commerciales qui la liaient avec lui ont à-peu-près cessé.

Dans l'intérieur, les perturbations de fortune, de l'industrie ajoutent encore au malaise, et pourtant on n'a cherché à y porter aucun remède. Une chose seule pouvait peut-être tempérer le mécontentement qui surgit de toute part, c'eût été l'espoir de voir bientôt réaliser l'exécution du chemin de fer qui doit rallier l'Italie à la France. Eh bien! on n'y a pas même songé.

La France nous oblige à conclure avec elle un nouveau traité de commerce qui ôte toute illusion à ceux qui avaient la bonhomie de croire que notre traité avec l'Angleterre aurait contraint la France à abaisser ses tarifs en notre faveur. Une chose aurait pu tempérer la pénible impression qu'il produit sur les esprits, c'est qu'il y eût eu un mot, dans lequel il fût question du chemin de fer à travers les Alpes, qui est d'un intérêt aussi grand pour la France qu'il est pour nous mêmes.

Eh bien! tandis que dans les traités avec le Zollverein et avec la Suisse le Gouvernement contractait pour le chemin de fer du lac-Majeur en Suisse des engagements qui peuvent devenir désastreux pour nous, il oubliait dans le traité avec la France d'insérer un seul mot qui eût trait à une entreprise dont le succès intéresse au plus haut point l'avenir du pays tout entier.

Je sais que l'an passé monsieur le ministre présentait au Parlement un projet de loi pour l'essai de la machine de monsieur Mauss destinée au perforement des Alpes; mais dans cette Session ce projet n'a plus reparu, je ne sais pour quel motif. Il est vrai de dire pourtant que monsieur le ministre vient de permettre à un ingénieur anglais de faire des études d'un chemin de fer de Turin à Suse: mais cela est presque insignifiant; ce n'est pas seulement d'ici à Suse que les études doivent se faire, mais bien sur les deux versants des Alpes, de Turin jusqu'au Rhône et de là jusqu'à Genève.

Maintenant, messieurs, je dois répondre à quelques objections que l'on ne manquera pas de faire sur les difficultés que présente l'exécution du chemin de fer de la Savoie.

Pour cela je me bornerai à la comparer à celui qui vient d'être récemment proposé par messieurs Mac-Léan et Stillman pour réunir en passant par le Grimsel, le lac-Majeur avec le réseau de chemin de fer proposé pour la Suisse, par l'illustre Stephenson.

Ce tracé, proposé par ces deux habiles ingénieurs, peut être considéré comme un de ceux qui présentent le moins de difficultés.

Or, messieurs, voici les profils que j'ai entre les mains; il en résulte que sur une longueur de 100 kilomètres, il y a 46 kilomètres de plans inclinés ayant de 1:15 à 1:10 de pente.

Or, notez, bien, messieurs, les routes ordinaires n'ont généralement une inclinaison au plus de 1:18 et dans les montagnes elle ne dépasse jamais un 1:12. Ce n'est pas tout, sur cette même longueur de 100 kilomètres se trouvent trois galeries, dont deux de quatre mille mètres de longueur et l'autre de trois mille mètres.

Ajoutez encore que la galerie la plus élevée se trouve à une hauteur de mille huit cent cinquante mètres au dessus du niveau de la mer, qu'il faudra au moins trois établissements de machines fixes pour desservir les plans inclinés dont il a été question; on aura une idée des difficultés que présenterait encore une route ainsi construite avec des dépenses énormes.

J'ai voulu comparer ce tracé avec celui de la route actuelle du Mont-Cenis, non pas de celle qui a été projetée par monsieur Mauss pour le chemin de fer, mais de celle qui sert maintenant pour le roulage ordinaire.

Vous savez tous, messieurs, que le seul obstacle que l'on rencontre sur la route de Turin jusqu'au Rhône, est la montagne du Mont-Cenis, depuis Suse jusqu'à Lanslebourg et, si l'on veut, jusqu'à Termignon; partout ailleurs la route est horizontale ou se développe sur des pentes extrêmement douces. Eh bien! la distance de Suse à Termignon n'est que de trente-trois kilomètres; la plus grande pente des rampes est de 1:12; la plus grande élévation du passage est de deux mille cinq mètres au-dessus du niveau de la mer sans aucune galerie; au Mont-Cenis, il n'y a qu'une montagne à traverser, tandis que sur le chemin de la Suisse il y en a deux: le Grimsel et l'Albrunner; de sorte que s'il n'y avait pas l'inconvénient des tournants de la route du Mont-Cenis, il serait plus facile de traverser celui-ci au moyen de rails posés sur le sol même de la route actuelle que de traverser la route projetée à travers le Grimsel.

J'ajouterai encore une observation; j'ai dit que sur la route du Grimsel se trouvent deux galeries ayant chacune quatre mille mètres de longueur. Lorsque les galeries ne se trouvent pas à une trop grande profondeur au-dessous du sol, on pratique de distance en distance des puits verticaux jusqu'au niveau de la galerie à construire; ensuite du fond de ces puits, on part à droite et à gauche pour ouvrir la galerie correspondante. Ainsi l'on a un nombre d'ateliers double de celui des puits que l'on peut pratiquer. En travaillant de cette manière sur plusieurs points on accélère le travail. Mais il n'en est plus de même lorsque le sommet de la montagne se trouve à une grande hauteur au-dessus du niveau de la galerie; alors les puits étant impraticables on est obligé de se contenter de travailler seulement aux deux extrémités de la galerie, ce qui rend le travail très-lent. C'est pour cela que monsieur Mauss dans le but de pratiquer en peu de temps une galerie de cette nature de onze mille mètres de longueur, a imaginé une machine au moyen de laquelle cette opération s'effectue avec une grande rapidité.

Cela posé, j'observe que dans le projet du chemin du Grimsel, malgré les puits indiqués proche des extrémités des galeries de 4000 mètres il restera pour chacune d'elles une longueur de 5000 mètres qui ne peut être attaquée que par les deux bouts; pour conséquent en se servant des moyens

ordinaires il faudrait environ dix ou douze ans pour achever ces galeries.

Ainsi voilà donc le projet (notez que c'est le meilleur qu'on ait présenté jusqu'à présent) voilà, dis-je le projet auquel on sacrifierait une communication aussi importante que celle entre le Piémont et la France par la Savoie.

Je le demande au commerce génois : voudra-t-il attendre douze ans jusqu'à ce que le chemin de fer du Grimsel soit praticable, ne préférera-t-il pas avoir bien plus promptement une communication sûre et facile qui lui assure le marché de la Savoie et celui du midi de la Suisse, plutôt que de confier son avenir au résultat d'une entreprise difficile et dont le succès est incertain ?

Si l'on s'effraie de la galerie de onze mille mètres projetées pour traverser les Alpes entre Bardonnèche et Modane ; eh bien ! qu'on en suspende l'exécution ; mais qu'on s'occupe du chemin de Turin à Suse, et de Termignon jusqu'à Genève. Quant au moyen de passer les Alpes on s'arrangera provisoirement ; dans tous les cas, ce passage ne sera jamais ni si long, ni si difficiles que celui proposé par le Grimsel.

Mais ici l'on me dira : l'Etat n'est pas assez riche pour s'engager à une telle entreprise ; je répondrai avant tout : vous dites que l'Etat n'est pas assez riche pour cela, et comment se fait-il que le Gouvernement prenne par des traités des engagements qui d'un jour à l'autre peuvent devenir onéreux pour nos finances ? Mais là n'est pas la question.

Je ne demande rien au-delà de ce que le Gouvernement peut raisonnablement faire ; je demande seulement qu'il porte au chemin de fer de la Savoie le même intérêt qu'à celui de la Suisse.

Pour celui-ci, il n'a pas cru que c'était trop d'envoyer des plénipotentiaires, de prendre des engagements qui peuvent devenir graves.

Eh bien ! qu'il en fasse autant pour celui de la Savoie. Qu'il ordonne des études, qu'il encourage les sociétés sérieuses, qu'il s'entende avec la France aussi intéressée que nous dans cette question, et surtout qu'il renonce pour le moment à tout projet, à toute idée de concourir à l'exécution du chemin de fer du Grimsel avant que l'exécution de celui de France soit assuré.

Je dirai plus : nous avons l'embranchement d'Alexandrie au lac-Majeur, dont l'importance pour le moment est tout-à-fait secondaire et dont l'achèvement nous coûtera encore 25 millions. Eh bien ! s'il peut le faire à des conditions raisonnables qu'il ne craigne pas de l'aliéner en faveur de quelque société qui assumerait la charge de sa construction.

Les vingt-trois millions que nous épargnerions ainsi nous seraient d'un secours immense pour engager l'entreprise du chemin de fer de la Savoie.

Maintenant, messieurs, je me résume : je crois vous avoir démontré l'importance pour notre pays de songer avant tout à réunir la capitale du royaume par des communications faciles avec les provinces les plus éloignées de l'Etat.

Je crois vous avoir démontré que dans l'état actuel de nos finances, le Gouvernement ne peut prêter son concours qu'à un des deux chemins de fer de la Suisse et de la Savoie, l'un exclut nécessairement l'autre.

S'il donne la préférence à celui de la Savoie, l'avenir du pays est assuré, et il fait droit aux justes espérances de la capitale et d'une des provinces les plus importantes de l'Etat.

Si, au contraire, il favorise avant tout le chemin de la Suisse au détriment de celui de la Savoie, les plus graves conséquences en naîtront pour la capitale d'abord et pour le Piémont tout entier.

Je crois avoir démontré que les avantages qu'on espère du chemin de la Suisse sont en parties illusoire, et que Gênes elle-même trouvera des avantages plus réels dans celui de la Savoie.

Je crois donc de mon devoir de m'opposer à la marche que le Ministère semble vouloir suivre en cette affaire ; c'est pourquoi je déclare de la manière la plus formelle que je refuserai mon vote à toute proposition qui aurait directement ou indirectement pour but de faire concourir l'Etat à la construction de nouveaux chemins de fer avant que les études de celui de la Savoie soient entreprises et l'exécution en soit assurée.

**PALEOCAPA**, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole deputato Menabrea ha censurato il sistema tenuto fin qui dal Governo nel procedere alla costruzione delle principali strade ferrate, e lo censurò anche pel modo con cui intende di proseguirlo. Ma mi pare che molte delle cose che egli ha esposte non siano tali da potere giustificare le sue censure.

Egli ha detto per norma principale, che si deve pensare alle linee che sono d'interesse generale dello Stato, ma poi ha riconosciuto egli stesso, che come linee dell'interesse generale dello Stato possono essere riguardate le grandi linee commerciali (locchè nessuno mette in dubbio) e le grandi linee strategiche.

Io non credo si possa negare che una linea che parte da Genova, che non è il solo, me è certamente il principalissimo porto del nostro regno, e che è uno dei principali porti del Mediterraneo, una linea, dico, che parte da Genova, e si unisce colla capitale (accennando anche a prolungazioni che il signor Menabrea desidera tanto, ma che quantunque importantissime, sarebbero di nessuna utilità, se la linea da Genova a Torino non fosse fatta), io non so, lo ripeto, come si possa negare che questa linea non sia la principale dello Stato.

Ma perchè si parlò del commercio di Genova, io non so nemmeno comprendere come si potesse riguardare d'interesse secondario quella linea che va da Genova verso la Lombardia e verso la Svizzera.

Riguardando come punto di partenza delle grandi linee commerciali quello di Genova, io non so comprendere come queste linee non dovessero appunto rivolgersi ai tre sbocchi principali verso cui debbono tendere ; venendo cioè a Torino, ed accennando alla Savoia ed a Ginevra ; passare per la Lomellina e arrivando a Mortara e Novara per accennare alla Lombardia ; e prolungandosi infine verso il lago Maggiore per accennare alla Svizzera.

Fra queste è comparsa la linea strategica la più importante che si possa desiderare pel nostro regno, ed è quella di qui ad Alessandria ; intorno alla quale osserverò che, se potessero sorgere dubbi che dapprima non avesse convenuto meglio portare la strada sulla sinistra del Po, questi possono essere distrutti dal grande interesse che fa riguardare la linea di qui ad Alessandria come la principale linea strategica dello Stato.

Lo stesso deputato Menabrea aggiungeva opportunamente che, quando da questa linea si staccasse un'altra strada ferrata che andasse verso Casale, questo sistema strategico acquisterebbe un'importanza molto maggiore, ed a questo si coordina la divisata rete.

Ma il deputato Menabrea ha detto : approvò che in parte queste linee sieno di grande interesse per lo Stato ; ma voi volete spingerle troppo oltre a tendere alla Svizzera, e questo io riguardo come interesse affatto secondario. Ritengo la linea principale strategica da qui ad Alessandria come im-

portantissima, e reputo pure di grande rilievo pel commercio la linea da Genova ad Alessandria, ma credo che per il commercio di Genova colla Lombardia si sarebbe fatto abbastanza.

Ma questo certamente non può sussistere. Come volete voi rivalizzare col concorso che si farà poi in Lombardia delle strade ferrate veggenti da altri porti, se per parte vostra, almeno, non vi portate fino ai limiti della Lombardia? Come volete che si possa chiamare completa la principalissima linea commerciale di Genova colla Lombardia, se non vi avvicinate al Ticino? La linea adunque veramente commerciale di Genova deve essere prolungata da Alessandria a Mortara e a Novara: su questo non mi pare che possa sorgere dubbio.

Ma quando la linea è prolungata da Alessandria a Mortara e a Novara, accennando al Ticino, perchè si dovrà desistere dal prolungarla fino almeno al lago Maggiore, accennando al commercio colla Svizzera? Così facendo, avrete posti in opera tutti quei mezzi che erano in vostra mano sul vostro territorio, nè passa questa misura il desiderio ragionevolissimo fatto conoscere dalla Camera che si facciano studi onde prolungare ulteriormente questa linea, per portarla cioè nella valle della Toce, dove ad ogni modo quand'anche si volesse aprire una comunicazione soltanto col lago Maggiore, la si aprirebbe in un punto assai più importante.

Ora a che cosa tendiamo noi adunque adesso con queste nuove domande, con questi nuovi sussidi che vi chiediamo? Noi tendiamo a compire questo sistema. Ma il signor Menabrea ha ragionato dei sussidi che noi domandiamo, in modo da far credere che noi volessimo passare le Alpi della Svizzera. No, o signori, tale non è la nostra intenzione; noi vogliamo metterci in punto da accostarci alla Svizzera, e fare tutto quello che si può con spese misurate dentro il nostro territorio.

Ho detto misurate, poichè quando si è dimostrato, come mi pare evidente, la necessità di andare a Mortara ed a Novara per concorrere poi colla Lombardia, tutto quello che si fa di più, tutto quello che si può far di più per gareggiare con quelli che commerciano colla Svizzera, è di prolungare per ora la nostra linea sino ad Arona, o forse, come dissi, nella valle della Toce.

Ma il signor Menabrea dice: è pur vero che voi altri nei vostri trattati colla Svizzera avete parlato di prolungazione, avete parlato della convenienza, dell'interesse, dell'impegno che prendono le due parti contraenti di prolungare la strada fino in Svizzera. Ma che? dovevamo noi rifiutarci a trattare con una nazione che chiede di venire con noi a convenzioni per potere quando che sia prolungare la linea? Dovevamo noi fare lo stesso rifiuto alla Prussia la quale chiedeva che ci legassimo collo Zollverein? Dovevamo noi rifiutare ciò che il paese deve desiderare? Mi pare che sarebbe stato assurdo e che sarebbe stato invece ragionevole l'incalzare il Governo, qualora si fosse rifiutato a questi trattati.

Il signor Menabrea però soggiunge: e perchè, trattando colla Francia, non avete parlato del passaggio delle Alpi verso la Savoia? Perchè per questo non c'è bisogno di far trattati, essendo la Savoia sul nostro territorio, mentre invece avvisandosi alla possibilità, alla convenienza, all'interesse di andare in Svizzera, era assolutamente necessario convenire colla medesima e con altre potenze interessate; e questo per più ragioni, la principale delle quali è che si deve lavorare sul territorio altrui. Come potevamo noi dire: non vogliamo entrare in trattative con voi, faremo ciò che ci piacerà? Ognun vede che era indispensabile convenire cogli Stati a traverso dei quali dobbiamo passare, come è della Svizzera.

Colla Prussia poi, capo dello Zollverein per l'interesse che vi ha; e colla Prussia e colla Svizzera perchè converrà che concorrano a rendere minori gli aggravii del Piemonte.

Per queste cose io non veggo come si possa incolpare il Governo di avere trattato colla Prussia e colla Svizzera, e di non avere trattato colla Francia, quando si trattava di un passaggio che si deve fare tutto sul nostro territorio, e che interessa noi essenzialmente. Che il Governo abbia poi questo desiderio di prolungare la strada ferrata in Savoia, mi pare averlo abbastanza dimostrato colla relazione che feci presentando l'anno scorso la legge relativa.

Non è certamente colpa mia se la legge non fu discussa; lo sanno i signori deputati savoiaresi quanto io insistessi perchè fosse fatta la relazione, sanno come la Camera si sciogliesse, si assottigliasse di numero, e come negli ultimi momenti (ed un deputato della Savoia potrebbe attestarlo) io mi lagnassi che i deputati si partissero appunto nel momento in cui io sperava si volessero discutere queste questioni importanti.

Il signor Menabrea ha poi fatto un paragone tra la difficoltà di passare in Svizzera, e quella di passare in Savoia. Ma se noi avessimo dichiarato, o venissimo a dichiarare colla presente domanda che la facciamo perchè preferiamo di andare in Svizzera piuttosto che in Savoia, questo sarebbe giusto; ma noi non vi domandiamo che quelle somme che sono necessarie per compire il sistema delle nostre strade ferrate nel paese cisalpino. Noi certo desideriamo di andare prima, di preferenza in Savoia piuttosto che in altra direzione, ma vi domandiamo queste somme, perchè sia che si faccia presto, o che si faccia tardi, bisognerà pur compiere quel sistema che ci metta ai piedi delle Alpi.

Le altre sono difficoltà grandi che nessuno può prevedere quando il paese sarà in grado di superarle, e come e con quali mezzi; ma intanto è certo che la prosperità del paese crescerà grandemente, ed il solo crescere di questa prosperità, il solo crescere del nostro credito, farà che si renda più facile l'attendere anche a quella strada della Savoia sì giustamente desiderata.

Un altro degli argomenti che l'onorevole deputato Menabrea ha adoperato per incriminare contro il Ministero, come avvisasse solo al passaggio in Svizzera, malgrado le grandi difficoltà, un altro argomento, dico, lo ha dedotto dall'esame di un progetto, che da due ingegneri inglesi è stato fatto per passare in Svizzera. Ma io prego il signor deputato Menabrea a voler osservare, che se quel progetto fosse stato fatto da noi, da noi presentato alla Camera, se avessimo domandato, che la Camera lo esaminasse, l'accogliesse, avrebbe ben ragione di dirci questa cosa; ma esso fu fatto da due ingegneri inglesi, uomini capacissimi, e totalmente a loro spese: dovevamo forse opporci o non piuttosto favorirli? Così noi abbiamo in presenza due progetti, quello del Luckmanier, e quello del passaggio pel Grimsel; ma ci vogliono ben altri studi per decidere quale sarà preferibile, per vedere se invece non si possa praticare un altro passaggio. Il signor Menabrea sa che altri hanno l'idea che sia meglio tentare il passaggio del San Gottardo. Ad ogni modo queste sono cose a discutersi, e si discuteranno; ma non so perchè noi non dovessimo, mentre facevamo un trattato colla Svizzera, far sentire il desiderio, l'impegno, che avevano i due Governi di riuscire a questa grande impresa.

Egli poi, parlando delle difficoltà grandi del passaggio del Grimsel, paragonandolo al passaggio del Moncenisio, fa notare che queste difficoltà sono di gran lunga maggiori nella valle del Grimsel: ed io non lo nego, ma egli ha dimenticato una circostanza: parlando delle difficoltà che pre-

senta il traforamento delle gallerie, per il gran tempo che esigono, egli ha detto che in quelle del Grimsel non si possono far pozzi. Sta bene; ma non si possono far pozzi nemmeno nel passaggio del Moncenisio. Ma egli soggiunge: voi avete la macchina di Mauss. Ed io desidero che si esperimenti, perchè ho fiducia che riesca; ma se la macchina di Mauss potrà applicarsi alla costruzione di una galleria di dodici chilometri come quella del Cenisio si potrà applicare ben più facilmente anche al passaggio del Grimsel. Dunque sarà sempre vero che l'ostacolo di tre gallerie, anche di tre o di quattro mila metri, nelle quali si potrà lavorare contemporaneamente dall'una e dall'altra parte, sarà molto meno grande, quanto al tempo, che il passaggio del Moncenisio.

Ad ogni modo, io credo che il signor Menabrea riconoscerà che se nelle condizioni attuali delle nostre finanze io fossi venuto a fare proposizioni per il gran passaggio delle Alpi, tutti avrebbero riconosciuto intempestiva questa impresa colossale.

Quello che è necessario si è che si compia tutto ciò che abbiamo incominciato; il che intanto produrrà una grande e sicura utilità al paese.

Io faccio osservare al preopinante che sono così convinto di queste grandi difficoltà che, appunto come egli accennava, ho favorito per quanto da me si poteva la determinazione di una onorevole persona inglese, d'intraprendere gli studi da qui a Susa. Fu detto che è questo partito incompleto. Io però dichiaro che la stessa persona che fa gli studi di qui a Susa ha dichiarato che dopo tali studi, e dopo avere visto se potrà venire a trattative col Governo, è sua intenzione di fare gli studi da Modana a Ciamberti e da Ciamberti a Ginevra. Quindi aggiunse: io non posso prendere, nè prenderò certo nessun impegno pel passaggio delle Alpi, non perchè io non voglia credere alla possibilità ed anche alla probabilità di riuscita, ma perchè certo è un tentativo soggetto a grandi eventualità e che richiede grandissime spese; per conseguenza non troverete nessuna società che voglia addossarsi questa grand'opera, perchè le società si formano, come è ben naturale, colla prospettiva di ben impiegare i loro capitali. Solo un grande interesse politico può indurre ad effettuare quell'opera.

Nè io certo voglio negare che questo interesse politico esista, ma dico che non è probabile, anzi non è possibile il trovare una società che vi si accinga, che deve il Governo tentarla egli stesso. In questo stato di cose, che mai poteva fare di meglio il Governo, fuorchè cercare di determinare alcuni uomini capaci e intraprendenti a fare gli studi occorrenti, per vedere se si può combinare un piano di esecuzione di una strada ferrata dei due versanti delle Alpi, lasciando in mezzo il Moncenisio? Come strada che passa le Alpi è una delle migliori che esistono, e potrà essere anche assai migliorata. Quando riescisse il piano di condurre una strada ferrata da qui a Susa, e da Modana a Ciamberti ed oltre, io credo che allora vi sarebbe la convenienza di apportare tutti i possibili miglioramenti alla strada da Susa a Modana, affinchè quella lacuna, ossia interruzione della strada ferrata da Torino a Ciamberti fosse di sicuro passaggio in tutto l'anno, e tale da potersi praticare sinchè si compia il tunnel, il quale io spero pure sarà per riuscire: esso non si potrà terminare che dopo molti anni, ma intanto avremo facilitato immediatamente questa comunicazione. E se il tunnel per una combinazione di forza maggiore non potrà riuscire (chè contro le forze della natura, l'opera umana non può tenersi sicura trattandosi di forare le Alpi per lo spazio di 12 mila metri), allora

noi avremo fatto tutto quello che è possibile per migliorare le condizioni della Savoia.

Io farò notare che avvi un altro paese in cui si prende il più vivo interesse, si fanno i maggiori sforzi per avere un buon sistema di strade; esso è l'Austria, la quale ha immense difficoltà a superare, e molte e grandi ne ha già superate. È evidente la difficoltà di passare il Sommering; ora quel Governo vedendo come questo avrebbe potuto ritardare a tempo lontano il piano delle strade ferrate, se si fosse voluto aprire prima di tutto quel passo, ha fatte le sue strade da Vienna al piede del Sommering, e dalla parte opposta di questa montagna sino a Lubiana per seguitare a Trieste, e intanto si continuarono gli studi, ed or si fanno i lavori per ultimare la strada: ma, o signori, io ha varcato quattro o sei volte quel passo, ed ho potuto convincermi che il sistema saviamente adottato recò già un grandissimo vantaggio al commercio, sebbene non sia ancora costrutta la strada ferrata a traverso della maggior montagna.

Il piano dunque del Governo, è che si faccia per ora una strada ferrata da Torino a Susa, e da Modana a Ciamberti, e che seguiti fino a Ginevra, dove andando pel lago del Bourget le difficoltà certamente non sono grandi. Questo piano pare il più ragionevole di tutti, quando non sia disgiunto dai tentativi per forare le Alpi.

Io mi riassumo dicendo che il Governo eseguendo le linee già cominciate, e quei lavori di cui ho parlato, avrà fatto quanto si deve per assicurare le principali linee di comunicazione nell'interno dello Stato, e per avvicinarsi per quanto è possibile da una parte alla Savoia, senza bisogno di trattati, perchè si è sempre sul nostro territorio, dall'altra alla Svizzera dove è entrato in trattati per la necessità di dovere combinare le cose con altre potenze, trattandosi di una linea, la quale non continua a correre al di là delle Alpi sul nostro territorio.

Il signor Menabrea ha detto che questa linea della Svizzera ha anche gravi inconvenienti, nè trovò che meritasse molto gli studi e le premure del Governo, perchè dice che se gli Inglesi la favoriscono, gli è per loro propria utilità.

Ma io prego il cielo che ciò sia vero; io desidero che l'Inghilterra si convinca di questa verità, e sarà forse questo uno dei gran moventi che ci potrà far ottenere che questa strada sia fatta. Ma egli dice che non la faranno che per valersene dapprima fino a Genova, e che poi la faranno andare ad altri porti d'Italia.

Signori, questa è l'opinione di Stillmann e di Mac Lean che il signor Menabrea ha voluto citare come opinione della nazione inglese. Io non credo che questa sia l'opinione della nazione inglese, perchè mi pare che sarebbe assolutamente contraria allo scopo cui mira l'Inghilterra, lo scopo del libero commercio.

Se noi avremo le nostre strade interne, per cui vi domandiamo i fondi, finite sino al confine svizzero, od anche sino alla Toce semplicemente, e se verranno altre strade dal di là a congiungersi colle nostre, e se per questa strada si verrà a Novara o a Mortara, chi verrà a dirci che arrivato sino costà, usando le nostre strade, andrà cercando un altro porto d'Italia piuttostochè andare a Genova?

D'altronde il desiderio dell'Inghilterra di venire forse a comunicare colle nostre strade, potrebbe essere indotto da ragioni politiche. Nell'interesse immenso che mette l'Inghilterra nella grande comunicazione colle Indie le conviene piuttosto essere svincolata dall'influenza di grandi potenze, con cui forse non può sempre trovarsi d'accordo. Ora egli è



appunto andando al porto di Genova, e non andando a cercare altri porti che ottiene l'intento.

Io credo dunque, ottimo il sistema che adottò il Governo di compire intanto quelle strade sulla utilità delle quali non ci può essere dubbio; e se ce ne fosse alcuno, l'avrebbe sciolto il signor Menabrea egli stesso: quelle strade, cioè che da Genova vengono a Torino che vanno alla Lombardia, ed alla volta di Svizzera, perchè quando si tocca la Lombardia, pochissimo ci resta.

Dipende poi dalle risorse del paese il fare quello che meglio e più presto si potrà per favorire la Savoia.

Ma intanto io credo che l'idea in cui è entrato il Governo di tentare se può conciliare la costruzione di una strada da qui a Susa e da Modana a Ciampieri, lasciando la traversa praticabile coi mezzi ordinari, intraprendendo quanto più presto si possa l'esperienza del traforo delle Alpi, io credo che questo sistema fosse il migliore che potesse adottare il Governo. (Segni generali d'approvazione)

**MENABREA.** Je demande la parole pour un fait personnel.

Il me semble que M. le ministre n'a pas bien saisi le sens de mes paroles, c'est pourquoi je viens rectifier son opinion sur le discours que j'ai prononcé.

En insistant sur la nécessité de s'occuper immédiatement du chemin de fer de la Savoie, je n'ai point entendu dire qu'on dût mettre la main à l'œuvre pour commencer l'ouverture de la galerie de Bardonnèche; je me suis borné à exprimer le désir, ainsi que M. le ministre le croit lui-même convenable, qu'on s'occupe d'abord de la route de Turin à Suse et de Modane jusqu'au Rhône et à Genève, en laissant pour le moment suspendue la question relative au passage des Alpes. En parlant du profil du chemin du Grimsel, j'ai dit que les difficultés qu'il présentait étaient telles qu'il eût été plus facile, sauf l'inconvénient des tournants, de passer le Mont-Cenis en posant des rails sur la route actuelle, système que toutefois je suis loin de proposer.

M. le ministre prétend aussi que le Gouvernement ne fait aucune dépense pour le chemin de la Suisse; c'est vrai pour le moment, mais l'avenir est engagé; un jour viendra où l'on nous sommerà de tenir nos promesses. Du reste, je tiens à le répéter, si nos finances le permettaient, je ne m'opposerais nullement à ce que le Gouvernement prêtât son concours au chemin de la Suisse et à d'autres encore. Mais comme dans l'état de nos finances, nous devons choisir entre le chemin de Suisse et celui de France, mon avis est que le Gouvernement doit s'occuper exclusivement de ce dernier comme étant le plus important et celui qui intéresse au plus haut degré la prospérité de toute la nation. M. le ministre disait encore qu'il ne comprenait pas comment on aurait pu introduire avec le nouveau traité avec la France quelques articles relatifs au chemin de fer de la Savoie. Il faut que M. le ministre sache, ce que probablement il ignore, qu'il y a quelques années, une société française s'était formée pour unir Lyon à Genève par un chemin de fer; que ce chemin de fer devait emprunter le territoire de la Savoie à partir du point où les eaux du lac du Bourget se jettent dans le Rhône. Le Gouvernement sarde refusa cette concession, je ne sais pour quel motif; mais il ne serait pas moins à désirer que le Gouvernement français reprît cette pensée: car le chemin de la Savoie devant s'unir à cette ligne projetée, il trouverait un embranchement pour aller à Genève et un autre pour se rendre à Lyon. On voit donc que le Gouvernement français peut et même doit concourir avec nous, afin que le chemin de fer que nous serions dans

les cas de faire à travers la Savoie présentât tous les avantages qui lui sont destinés.

Je dirai encore que je n'ai nullement mis en doute l'utilité, même la nécessité de la route de Turin à Gènes; mais je me suis borné à déclarer que je refuserai mon vote à toute proposition de dépenses pour nouveaux chemins de fer outre que celui de la Savoie.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Ripeterò al signor Menabrea che ho inteso benissimo che egli ha detto che era più facile passare il Moncenisio ferrando la strada attuale, che praticare la linea del Grimsel; ma io gli dirò prima che egli parla sempre di questo progetto stato fatto da inglesi, e stampato a Londra, come se fosse un progetto fatto e presentato dal Governo, e quindi egli accusa il Governo di non occuparsi che di Svizzera e non di Savoia.

Il Governo desidera che si facciano moltissimi di questi progetti, massimamente quando non gli vengono a costare nulla, e sono tuttavia pregiati ed utili lavori, checchè voglia dirsene. Perchè quanto al paragone che ne istituisce, io gli dirò che l'idea che vi sia maggiore facilità di andare sulla strada attuale, l'ha distrutta egli stesso. Pensi ai *torniquets* che ci sono per salire da Susa alla cima del Moncenisio, e a quelli che ci sono per discendere, e vedrà se con tali giravolte e tali pendenze sia possibile colà praticare una strada di ferro. Le grandi pendenze sui piani inclinati sono certo un inconveniente. Ma questi piani sono diretti in modo che la macchina fissa può agire perfettamente, e non c'è che perdita di forza. Ma per la strada da Susa a Modana qual'è non si potrebbero praticare quei piani inclinati, ed è per questo che io torno a dichiarare che il sistema del Governo è di non occuparsi per questa linea di strada ferrata a traverso delle Alpi se non quando sia riescita l'esperienza colla macchina di Mauss, e di fare intanto una strada comune che potrà essere facilmente praticata.

Quanto poi a ciò che egli disse, che la Francia aveva altra volta mostrato il desiderio di venire in Piemonte con una strada ferrata, io gli confesso sinceramente che non conosco questa storia antica; conosco la storia moderna, e so che in questa storia moderna non c'è cosa alcuna che ci faccia supporre che avremo sussidio dalla Francia per fare questa strada.

Circa al desiderio finalmente che possono avere gli Inglesi di fare una strada ferrata che venga fino a Novara, per andare poi proseguendo colle strade ferrate che si faranno verso il mezzogiorno d'Italia, onde avvicinarsi a Malta, io credo benissimo che avranno di mira questo scopo, ma non certo esclusivamente; e ad ogni modo essi otterranno il loro, e noi otterremo il nostro per le relazioni che ne avremo colla Svizzera e collo Zollverein, e se questo gioverà all'Inghilterra, gioverà anche a noi per quella parte di strada ferrata che è la più difficile, compiuta la quale, per l'insieme di molti interessi, noi abbiamo ottenuto il nostro intento. (Bene!)

**PRESIDENTE.** La parola è al signor D'Aviernoz.

**D'AVIERNOZ.** Nous avons 600,000,000 de dettes qui se comptent ainsi qu'il suit:

En dette avant la guerre. . . . . 120,000,000  
Contractée depuis . . . . . 480,000,000

Total . . . 600,000,000

La dépense de la guerre ne peut pas s'évaluer (et c'est beaucoup) à plus de . . . . . 100,000,000

Indemnité à l'Autriche . . . . . 75,000,000

Dépense indépendamment de la guerre  
en 3 ans . . . . . 305,000,000

Total . . . 480,000,000



Plus nos revenus qui pendant ce même temps ne peuvent pas s'évaluer à moins de . . . . . 200,000,000

Plus un *déficit* qui nous avait été annoncé par un habile financier de cette Chambre et que M. le ministre des finances nous a confirmé en nous demandant un emprunt de 75 millions. Ce *déficit* comment le combler? Ou par des économies, ou par de nouveaux impôts. Les impôts on nous les donne et on nous en annonce encore d'autres.

Quelles économies peut-on faire? A cet égard je ferai observer que le dépenses de l'Etat peuvent se diviser en dépenses:

1° De nécessité, c'est-à dire qu'il faut absolument faire et que l'on ne peut réduire;

2° En dépenses d'utilité générale;

3° En dépenses d'utilité locale.

Les chemins de fer pour lesquels on balance 30 millions sont-ils d'une utilité générale? Quand ils seraient, convient-il de faire cette spéculation, d'emprunter au 6 0/0 75 millions? En outre, est-ce là un emprunt contracté pour un objet d'utilité générale?

Il résulte, d'après les arguments énoncés par l'honorable M. Menabrea que cette dépense n'est pas d'une utilité générale, pour la Savoie surtout, qui est une partie assez importante de l'Etat, et même qu'elle lui serait plutôt nuisible en l'isolant de la grande communication générale de l'Etat.

On a parlé de l'intérêt stratégique que cette route pourrait offrir. Ma conviction à cet égard est que les chemins de fer considérés sous le rapport militaire sont toujours avantageux aux grandes puissances, mais jamais aux petites. Inutile de le développer ici.

Pour faire comprendre ma thèse par une autre considération, je raconterai un fait qui s'est passé dans notre pays, il y a quelque temps. Le Gouvernement a voulu concourir avec quelques provinces de la Savoie au diguement de y l'Isère. Il est intervenu pour une partie de la dépense dont je ne suis pas à même en ce moment de préciser le chiffre; mais il en a retiré un intérêt immédiat. Le reste a été supporté par les provinces et par les riverains; et j'en sais quelque chose. Pourquoi n'appliquerait-on pas cette règle pour Gènes, pour Turin et pour toutes les provinces que le chemin de fer traverse, et auxquelles il est si avantageux?

Maintenant il faut que je vous parle de la situation matérielle de la Savoie. La Savoie est de toutes les provinces de l'Etat celle qui a plus souffert de la guerre de la Lombardie, non pas qu'elle ait été soumise à des charges plus fortes, mais parce que son argent en est sorti pour être dépensé dans la Lombardie et dans le Piémont.

Bien plus les Savoyards ont été obligés d'envoyer de l'argent à ceux de leurs fils qui avaient dû se porter sur le champ de bataille, ce qui était extrêmement onéreux pour le pays et principalement pour les habitants des campagnes; notre pays étant un pays de petite culture où la privation des bras se fait beaucoup plus sentir que dans la grande culture.

Or, je ne crains pas de dire qu'avec toutes les charges qui déjà pèsent sur la Savoie, elle est absolument hors d'état de supporter encore celles qui lui compètent de l'emprunt de 75 millions. 75 millions de capital ou 4 millions et demi de rente, impose une charge de 500 mille francs pour la Savoie, charge qui n'est pas en proportion avec ses moyens actuels.

Il y a donc des raisons d'équité et de justice qui engagent

à alléger le poids des charges qui pèsent sur la Savoie. Les honorables membres de la députation savoyarde ont déjà fait valoir d'excellentes raisons à cet égard, et ont démontré qu'il serait juste et équitable de dispenser, entre autres charges, la Savoie des frais du culte. C'est pourquoi je n'aborderai pas ce sujet; mais vous me permettez, messieurs, d'examiner la question au point de vue de la politique, et de vous présenter des considérations qui pourront exercer quelque influence sur votre esprit.

La Savoie, messieurs, il ne faut pas nous le dissimuler, est divisée en deux camps, en deux partis; et quand je parle de deux partis, je n'entends pas ici faire de distinction entre les citoyens plus ou moins libéraux, entre ceux qui disent que les commandants faisaient mieux que les intendants ou que les intendants font mieux que les commandants. Je ne me mêle pas de cette question appartenant à cette classe de citoyens qui, donnant fort peu d'occupation à l'autorité politique, se préoccupe très-peu de la condition de ceux qui l'exercent, classe insignifiante si ce n'est qu'elle comprend le 9 dixièmes de la population. Je veux parler de deux classes de citoyens que je désignerais les uns sous le nom de *Savoyards pur sang*, pure race, savoyards quand même: les autres sous le nom de *Savoisiens français*.

Le savoyard proprement dit, le savoyard pure race, le savoyard quand même, est par tradition, par instinct, par religion profondément attaché à la maison de Savoie. Aime-t-il ou n'aime-t-il pas le Piémontais? répondez-y. (*Ilarità generale*)

Mais ce que je sais c'est qu'il aime beaucoup se battre à côté du piémontais (pur sang aussi). Leur sang qui s'est mêlé sur tant de champs de bataille où ils ont affronté coude à coude les mêmes ennemis sous les mêmes drapeaux, a cimenté entre eux une union que je ne peut non plus qualifier, mais je sais que si jamais elle venait à se rompre, ce ne serait pas par la faute des Savoyards.

Les *Savoisiens français*, soit par des théories qu'il n'est pas le cas de développer ici, soit en vertu d'idées implantées dans notre pays par suite de la domination étrangère, regardent la Savoie comme appelée par la nature, et par tous les intérêts moraux et matériels à faire partie de la France.

Pendant que notre pays vivait dans une grande prospérité que démontrait suffisamment l'augmentation du prix des terres, on riait au nez à ceux qui nous parlaient de l'avantage que la Savoie pouvait avoir d'être unie à la France; mais à présent que les impôts ont augmenté, que les traités de commerce nous ont mis dans une gêne momentanée, que la guerre de la Lombardie nous a épuisés, nous ne savons pas que leur répondre. Ils nous disent: vous étiez mieux que les Français, il y a 8 à 10 ans, mais aujourd'hui ce n'est plus la même chose. Quand ils nous représentent nos impôts égalant bientôt ceux de la France, le Gouvernement français s'occupant des besoins du culte de manière à en dégrever entièrement les communes, l'enseignement presque libre, et tant d'autres avantages, nous ne savons pas que leur répondre. Surtout que les arguments nous sont confirmés par des avis continuellement reçus du percepteur.

Or pour empêcher la dilatation de ces tendances françaises, il faut que le Gouvernement s'occupe sérieusement de l'intérêt de la Savoie, il faut qu'il se conduise envers cette province avec toute la justice possible, et ne l'impose pas au delà de ce qu'elle peut raisonnablement supporter.

Je conclurai donc en demandant que l'on fasse pour la Savoie un dégrèvement quelconque et en repoussant en même temps toute espèce d'augmentation de charges pour elle.

Voilà ce que j'avais à dire à ce sujet. Je l'ai dit avec simplicité, sans art, sans forme, parce que je ne suis point un orateur, un homme éloquent. Du reste je n'envie guère le rôle des beaux discours. Les beaux discours n'ont jamais sauvé les États; l'histoire nous prouve au contraire que l'époque de leur apparition a toujours coïncidé avec celle de la décadence des empires.

Un exemple entre mille: les Philippiques de Démosthène ont bien servi à la réputation mais non pas à la liberté de la patrie. Lorsque ce grand homme, descendant de la tribune aux harangues, théâtre de ses triomphes, voulut essayer les effets de son éloquence sur les phalanges Macédonniennes, il s'aperçut bientôt qu'elle était perdue avec ses hommes grossiers qui ne parlaient qu'un grec barbare et on le vit tout d'abord à la tête de ceux qui à la mémorable journée de Chéronée prirent le parti d'affiler alle calcagna la custodia del capo. (*Ilarità generale*) Je vous demande pardon, messieurs, si je ne suis un Démosthène, car la Savoie n'en produit pas.

Je vote contre l'emprunt sauf le cas où la loi serait amendée suivant la proposition Menabrea.

**CAVOUR**, ministro delle finanze, di marina, e d'agricoltura e commercio. L'onorevole oratore che ha preso ultimamente a parlare, respinge la domanda di credito fatto dal Ministero, obbiettando che i fondi da ritirarsi da questo credito debbansi impiegare nella costruzione di una strada di ferro, la quale non è d'interesse generale.

A questa difficoltà ha già risposto, a parer mio, l'onorevole mio collega ministro dei lavori pubblici, dimostrando come una strada di ferro, la quale riunisce le parti le più importanti dello Stato, e tende a dare un sviluppo immenso al commercio dello Stato intero, possa e debba dirsi d'interesse generale.

Comunque grave, gravissima sia per essere la spesa di queste strade ferrate, è fuori di dubbio che lo Stato, ove si computi il reddito diretto e l'indiretto delle medesime, ne ritrarrà un profitto di gran lunga superiore alle somme che a tal uopo si debbono impiegare.

Io voglio supporre che il reddito diretto non possa pareggiare gli interessi delle somme che si spenderanno per queste strade; è però indubitato che col mezzo di queste, dandosi un impulso grandissimo al commercio, si tende ad aumentare le sorgenti delle rendite dello Stato, aumento questo che, aggiunto al prodotto diretto, pareggia, ed anzi supera il sacrificio al quale lo Stato debbe sottostare onde corrispondere gli interessi alle persone che gli hanno somministrati i capitali. Quindi io non credo che sia esatto il dire che la costruzione di una strada di ferro, la quale debbe notevolmente svolgere i proventi, i redditi del commercio e dell'industria, possa riuscir di aggravio a qualunque parte dello Stato.

Il primo argomento messo innanzi dal deputato D'Aviernoz non ha quindi, a'miei occhi, verun peso.

Lo stesso deputato ha pure asserito che la Savoia ha diritto a speciali riguardi atteso che si trova in una condizione eccezionale, ed aggiunse che i trattati di commercio hanno recato un danno immenso alla medesima.

Io professo una ben diversa opinione, poichè credo e sostengo che se la riforma daziaria ha giovato ad una provincia più che ad un'altra, questa è appunto la Savoia.

Siccome questa provincia ha relativamente un maggior numero di relazioni con l'estero di quel che abbiano le altre, essa debbe certamente ritrarre maggiori vantaggi da una larghissima diminuzione operata nei diritti doganali, essendo noto che quasi tutte le frontiere della Savoia sono frontiere

finitime, ed anche le più estese, relativamente a quella provincia.

Questa pertanto è quella che di tutto lo Stato deve dai trattati di commercio e dalla riforma daziaria ricavare il vantaggio maggiore.

Qual è infatti, o signori, il danno, quali sono le industrie che sono state colpite nella Savoia dal trattato di commercio? Si è più d'una volta accennato allo scapito che saranno per patire le industrie del ferro.

Ebbene, io debbo dire che dalle nozioni che ho sin qui raccolto intorno alle industrie del ferro, nozioni che per verità non si estendono ancora alle officine della Savoia, ma che riflettono le officine della valle di Aosta colle quali ho avuto mezzo di avere relazioni, mi consta che l'effetto dei trattati di commercio e delle riforme daziarie, potrà forse piuttosto fare aumentare, anzichè diminuire la riduzione di queste officine, e che quindi tutto l'effetto che potrà sentirne cotesta industria, sarà di essere spinta rapidamente nella via del progresso; ora se le officine della Savoia seguono quest'esempio, non avranno neppure esse a lamentare i risultati dei trattati di commercio.

Ho dato l'altro giorno alla Camera una prova e una prova patente che i produttori di ferro della Savoia non sono in quella condizione che si vorrebbe far credere, e questa prova ebbi a desumerla dal vivissimo impegno dei proprietari delle miniere onde assicurarsi il monopolio delle medesime.

Le continue lotte ed i sacrifici che tuttodi sostengono questi proprietari per superarsi l'un l'altro, dimostrano assai chiaramente che se quest'industria del ferro fosse in quello stato in cui si vuole dipingere, cioè a dire passiva, ed anzi minacciata di rovina, sarebbe massima convenienza di fare al contrario di quello che essi stanno così attivamente operando, collo spendere cure e danari nell'intento non solo di sussistere, ma di allargare le loro operazioni.

Si fece pur cenno di altre industrie, ma io son convinto, o signori, che anche queste, lungi dall'aver danno dai trattati di commercio, continueranno a progredire.

L'altro giorno, per una circostanza straordinaria, mi trovai con uno svizzero, che è il suocero d'uno dei principali azionisti delle fabbriche di Annecy e Pont. Questi mi assicurò essere sua opinione che non si sarebbe in quegli stabilimenti filata d'ora innanzi una libbra di cotone di meno degli anni scorsi.

Le altre grandi industrie della Savoia non hanno sicuramente sofferto dai trattati di commercio, ed in questa idea sono confermato dalla testimonianza di vari fabbricanti principali di quella provincia che sono caldissimi fautori dei trattati di commercio.

Ma, mi si dice, i cereali hanno diminuito di prezzo; in verità io non capisco quale influenza i trattati di commercio possano avere avuto sui cereali, atteso che non si è modificata la tassa su queste derrate, salvo che per la meliga.

Ora, io non credo che la Savoia produca molta meliga, oppure ne tragga dall'estero in una considerevole quantità, e per conseguenza stimo che la riforma daziaria non può avere esercitato influenza di sorta sopra il prezzo dei cereali in quel ducato.

L'onorevole preopinante lamenta il basso prezzo dei cereali, ed a questo proposito replicherò ciò che ho già dichiarato molte volte alla Camera, come cioè non mi sembri essere cosa tanto da lamentare, che il pane sia a buon mercato, che anzi, lo dico apertamente, quantunque io sia anche agricoltore di mestiere, non considero questa diminuzione come un male. (*Bravo!*)

Certamente se il grano cadesse ad un prezzo vilissimo, e si mantenesse molto tempo a questo prezzo, questo porterebbe uno sconcerto economico, e ci vorrebbe qualche tempo prima che la società si potesse adattare a questa nuova condizione di cose; ma i fatti, come ognuno vede, non corrispondono poi assolutamente alle asserzioni dell'onorevole generale.

Al giorno d'oggi il grano vale in Savoia dalle 3 alle 4 lire per ettolitro di più di quello che si vende in Piemonte, e ciò dico dietro l'asserzione di alcuni giornali della Savoia, di cui certamente l'onorevole generale non contesterà l'autorità, e sono l'*Echo du Mont-Blanc* ed il *Courrier des Alpes*. (*Viva ilarità*)

Se queste mercuriali non sono false, il grano si vende in Savoia dalle 18 alle 19 lire all'ettolitro. Ora io domando agli onorevoli agricoltori che seggono in questa Camera se possono ottenere questo prezzo sui nostri mercati. Per quanto io mi sappia, il grano sui nostri mercati vale dalle 15 alle 16 lire al più. Dunque l'onorevole generale vede che il grano è più caro in Savoia di quel che lo sia in Piemonte; e se il basso prezzo del grano fosse una sì grande calamità, fosse tal motivo da dover fare prendere in ispeciale considerazione una provincia, sarebbero le provincie del Piemonte quelle che meriterebbero la maggiore considerazione. A questo momento poi il prezzo del grano in Savoia è più elevato che non lo sia in Francia. Se l'onorevole generale vorrà paragonare le mercuriali che sono stampate nel *Moniteur* con quelle che si trovano nel *Courrier des Alpes*, vedrà che in Savoia il grano costa 5, 6 lire per ettolitro di più che nei vicini dipartimenti della Francia, e che quindi dal lato economico almeno nell'interesse dei proprietari, l'unione colla Francia di cui si fe' cenno, avrebbe delle conseguenze molto funeste, ed aumenterebbe lo stato di calamità che si suppone prodotto dalla diminuzione del prezzo sui cereali. Io credo adunque che l'onorevole generale non sia fondato nel dire che la Savoia si trova in circostanze eccezionali.

Io posso assicurare la Camera che la riscossione delle imposte non incontra maggior difficoltà in Savoia che nelle altre provincie dello Stato, sebbene in certi giornali e da certi partiti si dica che vi sono arretrati immensi che non si possono pagare, che quelle provincie sono in desolazione. I fatti sono ben diversi da queste asserzioni. Io ho già ottenuto dei dati statistici da alcuni intendenti, e quando avrò quelli di tutti gli intendenti della Savoia, sarò in grado di provare che in quelle provincie le imposte si riscuotono colla stessa facilità che altrove, senza dover usare maggiori riguardi che pel passato.

Ma, dice l'onorevole generale, vi sono le considerazioni politiche. Mi duole che l'onorevole generale mi costringa di muovere il passo sopra un terreno così delicato; ma poichè lo ha fatto, non posso, come membro del Governo, tacere. Egli dice che vi sono in Savoia due partiti, uno che sarebbe il savoiardo *quand même*, e l'altro il partito francese, che desidererebbe l'unione alla Francia; egli osserva che questo ultimo partito non esisteva or sono alcuni anni, o almeno era ridotto ad un'infima minorità e che quando parlava gli si rideva in viso.

Io non voglio far qui della storia retrospettiva, però mi sarà lecito il dire che io non credo che questo partito sia aumentato da alcuni anni; non voglio dire per ora se sia forte o debote, ma è mio avviso che non sia sicuramente in oggi maggiore di quello che fosse alcuni anni sono; la sola differenza che esista tra le due epoche si è che alcuni anni sono non poteva manifestarsi, come fa al giorno d'oggi, colla voce

e cogli scritti, perchè, invece di ridere al naso dei membri di questo partito, si aveva un mezzo più semplice; si mandavano i carabinieri in casa loro per farli tacere. (*Risa di approvazione*)

Io porto opinione che l'effetto delle nostre nuove istituzioni sia stato di diminuire questo partito, e reputo che dal lato politico questo partito almeno tutte le persone di buona fede che lo compongono, debbano in ora riconoscere che la forma di Governo che esiste in Francia, quantunque abbia un nome che sorrida più alle idee liberali, di fatto le nostre istituzioni procurino a noi molta maggior libertà che in Francia.

Quando i Savoiardi si recano a Lione, e vedono quella città sotto lo stato d'assedio, e retta in modo assoluto da un generale, non potranno negare che in Savoia godono di un reggimento infinitamente più liberale. (*Segni d'adesione*). Io credo quindi che l'onorevole deputato preopinante abbia molto esagerato le forze di questo partito, che egli dichiara partito francese.

Onde scemare le forze di questo partito, l'onorevole generale ci dice: vedete di non aumentare le gravezze; vedete di far ritornare quei tempi nei quali noi ridevamo al naso di questo partito. (*Ilarità*)

Io, o signori, quantunque ministro delle finanze, certo non sosterrò che le gravezze siano fatte per accrescere l'amore dei Governi per le istituzioni, ma stimo che vi sia qualche cosa che alieni gli animi dal Governo assai più delle gravezze stesse. Io porto opinione che nello stato attuale delle cose, i popoli si adatteranno molto più facilmente a sopportare qualche gravezza di più, che al vedere che si voglia ritornare, anche moderatamente, verso quel sistema che lodava così altamente l'onorevole generale D'Aviernoz. (*Ilarità e segni d'approvazione*)

Per me stimo, o signori, che il miglior sistema per impedire quel così detto partito francese di accrescere forze, sia di proseguire nella via che abbiamo intrapresa, e che perciò invece di ascoltare i consigli che alcuni ci darebbero, cioè di ritornare indietro, sia miglior partito il camminare risolutamente avanti. (*Bravo! Bene!*)

Io confido che ciò facendo l'immensa maggioranza degli abitanti della Savoia, o Savoiardi *quand même*, o Savoiardi di altri partiti, si rimarrà sinceramente e fedelmente unita al Governo, e se vi sarà una minoranza faziosa che per motivi di ambizione o per idee traviate volesse spingere illegalmente il suo paese verso la Francia, in allora il Governo, che avrà sempre operato liberalmente, saprà fare l'ufficio suo contro questa minorità faziosa e contenerla coll'impero della legge. (*Segni generali d'approvazione*)

**D'AVIERNOZ.** Je demande la parole pour un fait personnel.

**PRESIDENTE.** La parole est à monsieur Despine.

**DESPINE.** Je la cède à l'honorable député De Revel.

**D'AVIERNOZ.** Je demande la parole pour un fait personnel. En disant que les denrées avaient baissé subitement de prix, je me n'en suis pas plaint comme d'un malheur, seulement j'ai dit que cette baisse avait occasionné une grande gêne momentanée parmi les propriétaires obligés à changer absolument tout leur système agricole; ce qui produira un grand bien, car je n'ai point dévié de mes opinions et je suis toujours libre échangeur.

On a prétendu que j'avais loué l'absolutisme. Cette accusation n'est pas fondée, car quelles que soient mes opinions à cet égard, je n'en ai pas du tout parlé. (*Ilarità generale*)

Quant à ce que j'ai dit du parti français en Savoie et du

langage qu'il tient, cela nous prouve qu'il y a des arguments auxquels les Savoyards *quand même* sont obligés de répondre, parce que les raisons que l'on apport sont palpables. Je sais bien qu'il ne vaut pas la peine d'y faire attention; mais, je le répète, ce langage ne laisse pas que d'être séduisant pour un grand nombre de personnes, et aujourd'hui il obtient un assentiment qui certainement n'aurait point été accordé il y a 4 à 5 ans.

**DI REVEL.** L'onorevole generale D'Aviernoz avendo fatta un'allusione che credo a me diretta, quantunque l'abbia accompagnata da certi epiteti di cui certamente mi riconosco indegno, è mio dovere di spiegare ciò che egli forse non ha ben capito.

Io non credo di avere mai detto che il debito pubblico sia di 600 milioni; io riconosco che dobbiamo annualmente pagare 54 milioni circa pel servizio del debito dello Stato, ivi compresi i frutti dei 18 milioni di obbligazioni che non sono ancora alienati, e compresi pure 2 milioni di rendita che rimangono ancora a disposizione del Governo sui 6 milioni di rendita creati colla legge di giugno 1850; ma questi 54 milioni bisogna ritenere che non sono tutti proventi di rendite, mentre in parte sono fondi di estinzione, in parte ancora sono rendite che già furono riscattate, e che continuare debbono a corrisponderci in aumento al fondo pel servizio della estinzione, cosicchè se noi ricerchiamo qual è in realtà il capitale nostro debito, inclusi i 18 milioni anzidetti ed il capitale dei 2 milioni di rendita ancora da alienare, noi troveremo che non arriva all'incirca che a 500 milioni e non a 600.

Consequentemente non vorrei che passasse come detta da me una cosa che non è realmente vera, e che forse, uscita dalla mia bocca, potrebbe avere, non direi un maggior valore, ma una maggiore apparenza almeno di realtà.

Io riconosco coll'onorevole preopinante che nel passare in rivista lo stato delle nostre condizioni finanziere accennai in altra occasione che a saldare il 1851 mancavano da 60 e più milioni.

Il signor ministro di finanze, in un rendiconto, a cui non assistetti quando lo fece, ma che mi sono fatto naturalmente carico di esaminare attentamente, ha trovato modo di fare scomparire questa deficienza, ed io riconosco che dal modo ingegnoso con che ha collocato le cifre, ha veramente ridotto la cosa in questo stato. Bisogna però ritenere che allorquando io accennava che a saldo del 1851 mancavano 60 e più milioni, io considerava come debiti dello Stato quei residui passati che sono tuttora da pagare, se il Governo farà quello che deve, secondo me, fare, cioè pagarli all'evenienza del caso.

Così, per esempio, non volle il signor ministro riconoscere come debito i proventi accumulati di rendite residue tuttora da iscriversi sul debito del 1819; non considerò del pari come debito i vari milioni che furono tolti dalla cassa della liquidazione francese; non come dovuti i fondi spettanti al catasto; non considerò finalmente come debito dello Stato parecchie altre importanti somme che nel sistema antico di contabilità, sistema che io per me dichiaro ancora ritenere come il più vero, il più sincero che dar si possa, si continuarono a portare nei conti come a pagarsi finchè non emanasse una disposizione di legge che prescrivesse la eliminazione loro dai conti dei residui passivi, perchè cessava la causale del debito.

Con questo sistema il ministro di finanze ha fatto, è vero, scomparire dai residui passivi degli scorsi esercizi circa 54 milioni, ma lo prego di ricordare che non si pretese mai che dessi fossero di debito reale attuale e d'immediata soddisfazione, ma

si sostenne solamente che costituivano una vera debitura a carico del Governo, cui un giorno o l'altro bisognerebbe soddisfare onde attenuare vieppiù le passività apparenti dal complesso dei conti e dei bilanci. Avendo inoltre il ministro trasportate a carico dei futuri esercizi le somme che erano state stanziare nei bilanci precedenti per le strade ferrate, e che, non impiegate in quegli anni, eransi conservate come a spendersi nel conto dei residui passivi di quegli stessi anni, ha con ciò trovato modo di eliminare altri 20 milioni, e quindi di fare scomparire 54 milioni dai residui passati; ma credo che il ministro non avrà difficoltà di riconoscere con me, che questa trasposizione di somme non altera per nulla la sostanza delle cose, poichè quanto alle spese delle strade ferrate, se, per esempio, abbiamo a questo giorno speso 60 milioni, e ne avevamo ancora assegnati 20 nei bilanci passati, se togliamo questi 20 milioni dai bilanci passati, li dobbiamo portare su quelli degli anni avvenire, quindi questo non fu mai debito nè credito dello Stato.

Quanto poi agli altri 54 milioni di residui passivi, io pure riconosco che se si vuole decidere che non si iscriverà più niente delle rendite del 1819; che i fondi di catasto il Governo li stanzierà nuovamente quando occorrerà; che i fondi della liquidazione francese non sono a restituirsi; che infine parecchie altre debiture non sono più dovute, io allora riconosco che questa è un'economia che si fa; ma finchè non vi ha una legge la quale dichiari che queste somme non sono più dovute, e che debbono essere tolte dal bilancio, io ho ragione di considerarle come debito dello Stato. Dirò di più: vi ha fra queste spese residue il fondo accumulato per estinzione della rendita mediante acquisto al corso, che non ebbe luogo da due anni a questa parte, anzi corriamo il terzo; se si crede che questo fondo si possa anche cancellare, io, andando in questa via, propongo ancora un'altra economia, abbiamo nel bilancio del 1851 continuato a stanziare una somma di 4 milioni e mezzo all'incirca pel riscatto delle rendite al loro valore al corso; se quindi noi ci crediamo dispensati dall'impiegare nel riscatto le somme che avevamo stanziare nei bilanci passati, possiamo anche eliminare gli stanziamenti di eguale natura del bilancio dell'anno corrente; ecco un'altra economia.

Ma non voglio inoltrarmi maggiormente in una questione a quest'ora vieta, e sulla quale ognuno ha potuto farsi un criterio, tanto più che non mi regge gran che la voce a continuare a parlare.

Io bramava di ben ristabilire la questione e di notare che io non ho mai affermato che il nostro debito fosse di 600 milioni. Prima del 1848 esso era di 120 milioni; la guerra, le spese straordinarie che si dovettero sostenere anche in tempi intermedi, l'indennità all'Austria hanno poi recato uno sbilancio immenso nelle nostre finanze, e ci hanno astretti a contrarre vari prestiti, che in complesso salgono a 360 e più milioni.

Al presente il ministro delle finanze domanda nuovamente la facoltà di contrarre un impedito di 75 milioni, e di spendere, sinchè una legge non determini altrimenti, la realizzazione dei due milioni che fanno parte dei 6 milioni di rendita creata colla legge del 12 luglio 1850. Ciò essendo, non è per 75 milioni che in realtà si chiede la facoltà di negoziare, ma soltanto per 53 milioni in più dei 20 milioni capitale nominale dei due milioni primitivi, e siffatta somma viene chiesta per condurre a fine i lavori della strada ferrata.

A tale proposito io ho osservato che i 60 milioni che io trovava mancare a compimento del 1851, mancavano perchè

si manteneva l'assegnazione preesistente dei 20 milioni nelle strade ferrate, e perchè si conservava pure l'assegnazione dei 34 milioni di residui di spese non immediatamente pagabili; se si viene ora ad eliminare dai residui passivi questi 20 milioni per le strade ferrate, è uopo provvedervi in altro modo nell'avvenire, e pensare inoltre a fare i fondi pel loro compimento.

Io mi riassumo, e dico che il nostro debito è cospicuo e grave, ma che il paese non è posto in condizione tale da non poterlo sopportare; quello che mi dorrà sicuramente si è che porremo probabilmente termine alla Sessione attuale senza che siasi ancora portati con mano ferma i rimedi necessari per estinguere, o almeno porre un argine al crescente debito. Avremo votate tre sole leggi d'imposta, lasciando segnatamente addietro una delle imposte che con più giustizia avrebbe dovuto precedere tutte le altre, la tassa cioè sul commercio.

**D'AVIERNOS.** L'onorable monsieur De Revel a cru devoir se justifier d'une assertion que j'ai émise tout-à-l'heure et qu'il a cru le regarder. J'ai cité les 600 millions de dettes parce que j'ai vu que 50 millions étaient payés par le Gouvernement à titre de rente de la dette publique.

J'ai donc dit 600 millions de dettes et j'ai fait observer que le chiffre de 75 millions d'emprunt correspondait à-peu-près avec la somme énoncée par un habile financier; il était naturel que tout le monde put le reconnaître, quoique je ne l'eusse pas nommé.

**DESPINE.** La loi relative à l'emprunt de 75 millions hypothéqués sur les chemins de fer a pour but l'achèvement des lignes de Gênes à Turin et à Arona. Je reconnais plus que personne la convenance de satisfaire à ce besoin, et je ne puis qu'y applaudir. Le mode proposé est-il le meilleur? Un mémoire qui nous a été distribué ces jours derniers soutient le contraire; ainsi la question peut paraître douteuse. Mais je ne suivrai pas cet ordre d'idées; je veux seulement examiner le prolongement de ce chemin de fer, et appuyer les propositions de mon ami monsieur Menabrea. Je serai court, les développements donnés par cet honorable député ayant déjà bien éclairé la question.

En projetant son chemin de fer, le Gouvernement n'a pas seulement considéré la circulation intérieure de cette partie des Etats; il a voulu la relier avec les autres pays voisins, l'Allemagne, la Suisse et la France et le faire servir de grand artère pour le commerce méditerranéen.

A cet effet, les études faites depuis 1838 ont considéré son prolongement en Savoie pour se diriger sur la France et sur Genève comme la première ligne à exécuter aux frais de l'Etat.

Il y a même eu un commencement d'exécution dans l'étude du passage des Alpes. Monsieur l'ingénieur Mauss a imaginé un appareil spécial de forage sur lequel une Commission a fait en 1850 un rapport des plus avantageux. Une première allocation de 500,000 francs a été portée sur le budget de 1848, et comme elle se trouvait insuffisante, une loi a été présentée au Parlement le 3 mars 1849 pour obtenir un crédit supplémentaire de 200,000 francs.

Dans la même année 1849 une Commission composée de messieurs Mauss et Sismonda, a parcouru la Savoie pour y étudier la meilleure direction à donner à ce chemin; elle a proposé de lui faire suivre la ligne de Modane à Aiguebelle, Chambéry et la rive droite du lac du Bourget pour venir se souder près de Chanaz à la ligne française projetée de Lyon à Genève. Les Conseils provinciaux et divisionnaires ont émis des vœux réitérés à ce sujet.

Enfin les députés savoisiens ont formulé les mêmes vœux en Parlement, et la Chambre se souviendra que lors de la discussion de la loi sur la taxe des *fabbricati*, elle adopta, sur la proposition de l'honorable député Menabrea, l'ordre du jour suivant:

« La Camera, raccomandando al Ministero di prendere in considerazione le osservazioni presentate in favore della Savoie, secondo le dichiarazioni fatte dal medesimo, tanto per le spese del culto, che per l'attivazione dei lavori della strada ferrata, e per l'istruzione pubblica, passa alla discussione degli articoli della legge. »

Dès lors, messieurs, rien n'a été fait. La loi des 200,000 francs, non encore votée, n'a pas été reproduite. Aucune étude n'a eu lieu en Savoie. Monsieur le ministre des travaux publics nous a dit que le Gouvernement avait pris l'engagement de s'en occuper. Cela est vrai; mais il n'en opère pas davantage, et une simple intention ne saurait remplir le vœu des Savoisiens.

Cette insouciance alarme le pays, d'autant plus que les vues du Gouvernement semblent se porter vers le lac-Majeur sur une ligne excentrique, étrangère et ruineuse pour la Savoie, sous le prétexte que cette ligne est *plus courte*.

Des négociations ont été entamées avec des Etats voisins pour obtenir en sa faveur leur participation à la garantie d'un *minimum* d'intérêts. Des délégués du Gouvernement y ont été envoyés dans ce but. Les derniers traités passés soit avec le Zollverein, soit avec la Suisse contiennent même un article formel à cet égard.

La Savoie, messieurs, manifeste avec raison ses inquiétudes. Elle a lieu de craindre que toutes les dispositions antérieures ne soient qu'une déception. Elle ne peut s'empêcher de dire qu'il y aurait injustice à la faire contribuer à une route qui deviendra sa perte. Tant que le Gouvernement a maintenu sa déclaration de vouloir exécuter lui-même la ligne qui doit la traverser, elle a attendu avec calme; mais aujourd'hui qu'il manifeste l'intention de céder tous ces chemins de fer à l'industrie privée, elle a besoin d'une détermination précise de sa part en ce qui la concerne.

Messieurs, c'est moins pour l'intérêt particulier de la Savoie que pour celui du chemin de fer de Gênes, de Turin et de tout l'Etat dans ses rapports avec l'étranger, que la ligne destinée à traverser la Savoie doit être préférée. La plus grande distance alléguée par ses antagonistes n'a aucune valeur.

Permettez-moi de vous citer à ce sujet un extrait du rapport d'un homme dont nul certainement ne contestera l'autorité, monsieur l'ingénieur Stephenson, sur le réseau suisse:

« L'erreur la plus fatale et la plus évidente dans laquelle l'Angleterre et d'autres pays ont été entraînés dans ces dernières années, c'est l'admission de ce principe, qu'entre deux points donnés, la ligne la plus courte est la meilleure, sans tenir compte des intérêts collatéraux. Non-seulement les compagnies qui protégèrent l'établissement de certains chemins de fer, partagèrent cette erreur, mais malheureusement la Législature les y encouragea.

« Le résultat a été l'enfouissement infructueux d'un énorme capital. Ce mal ne peut pas être estimé seulement par le coût des lignes considérées comme superflues, mais l'influence de ces lignes s'étend sur d'autres qui ont été établies dans la confiance que la circulation d'une contrée leur serait exclusivement réservée et leur assurerait un bon intérêt pour le capital employé.

« Ces désastreux résultats et bien d'autres encore qui en sont la conséquence, doivent être attribués à ces deux graves

erreurs : qu'une concurrence illimitée est un bien, et que la ligne la plus courte sans tenir compte ni de la population, ni des circonstances et des accidents de terrain du pays qu'elle traverse, doit être considérée comme la meilleure.

« Dans quelques cas ces erreurs ont été démontrées d'une manière si frappante, que de nouvelles lignes, construites expressément pour épargner quelques kilomètres et en grande partie pour le transport rapide des marchandises, ont été abandonnées par ceux mêmes en faveur de qui elles avaient été projetées. Cela provient de ce que les lignes directes ne touchant pas aux grands centres de population intermédiaires rendent ainsi obligatoires des embranchements, et multiplient les points de jonction avec la ligne principale.

« Ces points de jonction interviennent d'une manière si sérieuse avec la vitesse, premier but de la ligne courte, que non-seulement on a reconnu qu'ils anéantissent l'économie de temps, qu'on voulait avoir, mais encore qu'ils augmentent la somme totale du temps employé au voyage.

« Autre inconvénient : multiplier les points de jonction dans un réseau de chemins de fer, n'est pas simplement perdre du temps, c'est aussi augmenter considérablement les difficultés de la route pour le voyageur, et les risques d'irrégularité dans le transport des marchandises. »

D'après les principes que vous venez d'entendre, on ne peut contester que la ligne de Savoie ne soit pas la meilleure.

En effet, sauf le Mont-Cenis, elle ne présente aucune difficulté d'exécution, aucune montagne à franchir.

Quant à la traversée du Mont-Cenis, les études sont complètes : elles ont été sanctionnées par un rapport des gens de l'art les plus experts en cette matière. Le percement offre non-seulement un intérêt routier, mais encore un intérêt scientifique et technique. Il traverse le gissement anthraciteux de la Maurienne, et peut, sous ce rapport, devenir une source féconde de richesse combustible. En admettant même que ce percement ne soit pas réalisé prochainement, ce serait la seule lacune, d'ailleurs très-courte, du chemin de fer sur tout son parcours dans l'Italie, la Suisse et l'Allemagne.

Considérée dans l'intérêt de l'industrie et du commerce, cette ligne traverse Turin, capital du royaume; Turin qui, outre son importance stratégique signalée par monsieur Menabrea, est appelée, par son heureuse position et nos institutions actuelles, à tenir le premier rang en Italie sous le rapport commercial et industriel, comme sous le rapport politique. Sans de puissants motifs, qui certainement n'existent pas, cette ville ne peut être dépossédée de l'avantage de devenir le centre de mouvement du chemin de fer.

La même ligne passe à Suse, d'où elle ouvre des rapports faciles avec le département des Hautes-Alpes et le sud-est de la France. Elle traverse la Savoie, qui trouvera dans la réduction des prix de transport une compensation de la condition fâcheuse, où les derniers traités mettent ses produits sur les marchés deçà des Alpes. Monsieur le ministre de l'agriculture et du commerce prétend qu'elle a gagné à ces traités. Cela peut être vrai pour la consommation des objets importés, mais cela ne l'est pas dans ce sens, que ses exportations en Piémont, lesquelles dépassaient 5 à 6 millions, ne pourront plus balancer par les droits de douane leurs frais de transport, et perdront conséquemment ce débouché.

La jonction de cette ligne avec le chemin de fer de Lyon à Genève ouvre la communication avec la France, et présente l'important avantage d'obtenir sur notre territoire un tronçon de 53 kilomètres commun aux trois États voisins.

Enfin, cette ligne est la plus avantageuse pour la Suisse,

car elle arrive à l'extrémité occidentale de cette grande vallée que monsieur Stephenson a signalée comme la ligne principale, destinée à relier les grands centres de l'industrie et de commerce suisses, Genève, Bâle, Zurich, Constance, et à les rattacher aux chemins de fer de tout le nord de l'Europe. Cette ligne y traverse le pays le plus fertile et le plus industriel, celui où il y a le plus de circulation de voyageurs et de marchandises : les riches cantons de Genève, Vaud, Neuchâtel, Berne et Soleure. C'est aussi la ligne, où le coût d'établissement sera moindre, et n'arrivera pas, d'après Stephenson, à 160,000 francs par kilomètre.

Aucune autre ligne ne peut lui être comparée, ni celle du Lukmanier, ni celle du Grimsel, ni celle du Saint-Gothard.

Quant à la première, monsieur Stephenson en a signalé les inconvénients. Elle laisse d'ailleurs la Suisse comme le Piémont en dehors de sa sphère d'activité.

La deuxième, celle du Grimsel, présente, sur 170 kilomètres, le passage de trois montagnes entourennes (Binnen-Thal, Grimsel, Bruning), formant ensemble 11 à 12 kilomètres, et près de 50 kilomètres de plans inclinés. Elle ne traverse depuis Arona jusqu'à Lucerne (200 kilomètres) aucune localité qui puisse alimenter son transit. Elle doit donc être essentiellement repoussée.

La troisième celle de Saint-Gothard, non encore étudiée, présentera sans doute au moins les mêmes difficultés, et de fait, quoique cette ligne soit sensiblement plus courte que celle de Bâle à Turin par Genève, les diligences mettent aujourd'hui le même temps pour la franchir, soit 56 à 58 heures.

Ainsi bien que la ligne par Genève soit peut-être plus longue de 160 à 180 kilomètres, comme cette distance est franchie en peu d'heures par un chemin de fer que les difficultés signalées pour les autres directions seraient la cause d'un retard équivalent, la Suisse a comme le Piémont un intérêt immense à la suivre de préférence.

Le commerce Bâlois, constructeur de la route de Saint-Gothard, possesseur des bateaux à vapeur et de la plupart des entreprises qui s'activent sur cette ligne et sur celles du Splügen et du Bernardin, pourra peut-être bien chercher à faire prévaloir une autre direction, mais la masse de la population suisse préférera toujours celle de Savoie, parce que elle satisfait d'une manière bien plus large et plus complète à ses besoins.

Aux raisons qui précèdent, je n'ai pas besoin d'ajouter que notre Gouvernement a un motif politique puissant de se rattacher plus étroitement les provinces éloignées; c'est ce qu'il a fait pour la Sardaigne et ce qu'il va faire pour Nice. Il ne doit pas chercher à se suicider, en isolant la Savoie, l'une de ses provinces les plus importantes.

Je terminerai par une dernière observation. Monsieur le ministre des travaux publics, nous a dit qu'il faut finir ce qui est commencé. C'est bien; mais il faut aussi préparer le travail pour l'avenir. L'espoir donné par l'ingénieur anglais, monsieur Ehnfrey, de continuer ses études en Savoie n'est pas suffisant, attendu qu'il n'en détermine pas le temps, et qu'il n'en donne aucune certitude. Le Gouvernement quoi qu'en dise monsieur le ministre, n'a donc pas fait tout ce qu'il doit puisqu'il a les fonds pour les études et qu'il a pris l'obligation de les continuer en Savoie.

Par ces considérations, que chacun de vous, messieurs, appréciera, je viens appuyer la proposition de l'honorable monsieur Menabrea, tendant à faire étudier immédiatement la ligne de Savoie et à favoriser son exécution par des négociations, par des traités et par des subsides. Le Ministère le doit



d'ailleurs, pour remplir les intentions que la Chambre a spécialement manifestées dans la discussion du budget des chemins de fer, en affectant un fond de 80 mille francs aux études. Je pens, en outre, que le Gouvernement doit, en cedant cette ligne à l'industrie privée, lui accorder, de préférence à toute autre ligne, la garantie d'un *minimum* d'intérêt. Je pense, enfin, qu'en décidant la question du percement du tunnel, il doit déclarer que, dans tous les cas, ce percement sera effectué aux frais de l'Etat.

*Voci. La chiusura!*

**BROFFERIO.** Il ministro delle finanze ha molto acconciamente risposto al generale D'Aviernoz nelle questioni che riguardano la pubblica economia.

Da lui avrei tuttavia aspettato di più. Essendo esso uno dei più facondi oratori di questa Camera, ed avendo fatto prova d'essere distinto scrittore, era suo debito di non lasciare senza una risposta l'accusa gittata in faccia agli uomini che rappresentano l'intelligenza, dimenticando che se in questa Camera seggono illustri uomini di spada, seggono pur altri per ingegno e per sapienza distintissimi.

Si sostengono gli Stati colla mente che ordina e col braccio che eseguisce. Separate il pensiero dall'azione, mettete in contrasto l'ingegno e la forza, e la patria è perduta. Non fia mai pertanto che io non respinga le parole del generale D'Aviernoz dirette a sciogliere il concorso delle potenze del cittadino in pro della terra natia, senza del quale non avvi nè libertà, nè sicurezza, nè ordine, nè giustizia, nè leggi.

Ci diceva il signor generale che gli scrittori, che gli oratori non furono mai capaci in alcun tempo a salvare la patria. Io gli rispondo che egli ha dimenticata la storia antica e moderna.

Mi permetta di rammentargli, che mentre la repubblica Romana stava per soggiacere sotto la fatale congiura di Catilina, colui che la salvava era il più grande degli oratori, allora console di Roma. E chi la uccideva? Era un generale; era Giulio Cesare quando passava il Rubicone. E chi la seppe? Erano tre soldati di fortuna che ne dividevano le ultime spoglie.

Nondimeno, o signori, voglio essere più cortese del generale D'Aviernoz, dirò quindi che salvano a vicenda la patria pensatori e soldati, quando stringonsi la mano per assisterla e difenderla.

Liberava l'America il generale Washington, ma la difendeva non meno l'illustre Franklin. Salvava la Grecia il braccio di Temistocle, ma era con esso il senno di Aristide. La salvava Pericle colla toga sulla ringhiera e colla spada nel campo.

Questo io dico, questo io penso, e voglio credere che il generale D'Aviernoz non pensi diversamente, perchè allora dovrei con dolore affermare che egli spargerebbe la diffidenza negli animi, e priverebbe la patria dell'unione di tutte le sue forze in cui sta la sua potenza e la sua gloria. (*Segni d'approvazione*) Nè a ciò stava contento il signor D'Aviernoz; egli soggiungeva che gli scrittori sogliono dar le calcagna nei conflitti militari, e citava, s'io non erro, Orazio...

**D'AVIERNOZ e voci.** Demostene...

**BROFFERIO.** Se citava Demostene ha doppiamente torto. L'immortale oratore, in cospetto al trionfante usurpatore, piuttosto che la servitù, scioglieva la morte, e inghiottiva il veleno, mentre tutti gli altri si rassegnavano alle catene.

Ma valga il vero, o signori, la guerra è un mestiere, nè è meraviglia che i soldati sappiano meglio che gli scrittori il mestiere delle armi; tuttavolta mi permetterà il generale di ricordargli che in battaglia, se i vincitori inseguono i vinti,

è perchè i vinti fuggono davanti ai vincitori; quindi se fuggirono talvolta gli oratori, fuggirono talvolta anche i generali. Si è veduto Mario fuggire e nascondersi in una felida palude per salvare la vita; si vide Annibale fuggire dinanzi a Fabio, Antonio fuggire dinanzi a Ottaviano; che più lo stesso Napoleone Buonaparte, il primo capitano del mondo, fuggiva dalla Russia, lasciava addietro il suo esercito e si restituiva a Parigi.

Ma poichè il signor D'Aviernoz parlò di scrittori che non vanno a combattere, io gli citerò scrittori che hanno gloriosamente combattuto, e gli dirò che Giulio Cesare, il primo generale de' suoi tempi, era uno dei primi scrittori; che il vincitore di Austerlitz, e delle Piramidi, e della Moskowa, era uno dei primi oratori del suo secolo; e se io volgo lo sguardo sotto la tenda dell'italiana indipendenza, saluto con entusiasmo un Montanelli che spargeva il suo sangue a Curatone, un Mameli che dava la vita alla libertà in riva al Tebro, un Massimo d'Azeglio che lottava gloriosamente sui colli di Vicenza contro le irrompenti schiere dell'Austria.

Ancora una parola, ed ho terminato.

Parlò il signor generale delle condizioni della Savoia rispetto al Piemonte. Disse che i Savoia non saranno mai per lor colpa separati dai Piemontesi; e sebbene questa dichiarazione possa parere alquanto sibillina, io l'acetto di buon cuore, perchè son certo, che nè per colpa della Savoia, nè per colpa del Piemonte avverrà mai che queste terre sian disgiunte.

Pensino quei Savoia, ai quali non arride questo tricolore vessillo, e sono così pochi che sono impercettibili, pensino che siamo uniti colla Savoia, e la Savoia a noi, non già dalla forza che opprime, ma da un patto domesticò che conforta, e più ancora dal sangue che Piemontesi e Sabaudi hanno sparso per la stessa causa sul campo di battaglia; uniti negli infortuni del presente, uniti nella speranza dell'avvenire, noi soffriremo e spereremo insieme.

Se soffre la Savoia, si ricordi il signor generale D'Aviernoz che soffre pure il Piemonte; se i Savoia gemono sotto il peso delle imposte, gemiamo noi pure.

Dimentichiamo, o signori, queste luttuose recriminazioni; siamo pur troppo in tempi non lieti, e gravidi di tempeste; stringiamoci la destra, formiamo una sola falange e aspettiamo l'avvenire. Tal'è, o signori, il mio voto: e son certo che faranno eco da ogni paese Subalpini, Nicesi e Sabaudi.

*Molle voci.* Bravo! Bene!

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**BASTIAN.** J'avais demandé la parole, et j'étais inscrit avant l'honorable Brofferio, mais comme j'étais absent, il a pris mon tour. Parler après ce brillant orateur, n'embellit pas ma condition, n'importe; permettez-moi de dire quelques mots.

Je le doit d'autant plus que les orateurs qui m'ont précédé à la tribune et ont, j'en conviens, dit de bonnes choses auxquelles je puis m'associer en partie, n'ont pas abordé le fond de la question qui nous occupe. En effet, l'objet de la loi est une demande d'autorisation d'emprunter 75 millions et de les hypothéquer sur les chemins fer. Or qui a traité cette question? Personne. Je vais le faire le plus brièvement possible.

Lorsque j'ai eu l'honneur de proposer à la Chambre de vendre les chemins de fer déjà confectionnés et de céder à des compagnies ce qui restait à faire, monsieur le ministre me répondit qu'il en reconnaissait la nécessité et que si on lui présentait de bonnes conditions, il s'empresserait de les accepter.



Je demanderai donc à monsieur le ministre si en hypothéquant ces chemins de fer, il pense à me tenir parole, s'il croit améliorer sa position et trouver des conditions plus avantageuses. Je suis persuadé du contraire; car j'ai toujours vu dans le cours de ma vie, et il est déjà malheureusement trop long, que les propriétés soumises à une hypothèque, se vendaient moins et plus difficilement que celles qui étaient libres. Je voulais m'en tenir à cette simple observation; mais puisque monsieur le général D'Aviernoz est venu diviser la Savoie en deux camps, qu'il fait deux catégories de Savoisiens, c'est-à-dire les Savoisiens *quand même*, et les Savoisiens *français*, je crois devoir parler; car assurément je suis compris dans l'une de ces catégories, et je dois donner à la Chambre quelques explications.

Monsieur le ministre des finances a déjà fait une grande partie de ma besogne, je l'achèverai en réduisant les expressions de l'honorable général à leur valeur, en expliquant leur véritable signification. Du reste, pour abrégé, je ne m'inquiéterai pas de la première catégorie qui comprend les Savoisiens *quand même* c'est-à-dire les *codini*; je les laisse à leur vieilles amours (*Ilarità*); je ne m'occuperai que de la seconde, c'est-à-dire de ceux qu'on appelle *français* ou *rouges*, et qui comprend ceux qui nourrissent un attachement sincère pour la loi et pour nos libres institutions.

Oui, messieurs, on honore de la qualification de rouge ou de français, selon l'effet qu'on veut produire, les amis de la liberté et du progrès: en ce sens, messieurs, vous comprendrez bien que j'aime beaucoup mieux être rouge que d'avoir à rougir d'être noir.

Nous sommes français, dit l'honorable général; je ne vois pas grand mal à aimer le Français, puisqu'ils sont aimables, et en cela nous partageons le sentiment de monsieur le ministre des finances qui, à l'occasion du *premier traité* avec la France, nous a dit que s'était une nation grande et généreuse. J'ajouterai que nous lui devons de la reconnaissance, et que peut-être sans elle, nous n'aurions pas l'honneur de siéger dans cette enceinte.

En effet, n'est-ce pas elle qui a fait germer, qui a fécondé les idées libérales? C'est encore elle qui arrachera la liberté des griffes de l'infâme réaction qui s'organise effrontément de toutes parts. Oui, messieurs, en combattant à son côté, nous sortirons victorieux de la lutte; c'est mon espérance et le vœu le plus ardent de mon cœur.

Monsieur D'Aviernoz nous a ensuite dit que les traités étaient désavantageux à la Savoie. Ce n'est pas du tout mon opinion; au contraire, je les considère comme très-avantageux, d'abord, parce qu'ils réduisent le droit excessif de protection, le monopole, soit le privilège au moyen duquel les producteurs, rançonnaient les consommateurs. J'aime encore les traités, parce qu'ils détruiront la contrebande qui est, en même temps, une source de démoralisation, le fléau de la société, et la ruine de l'agriculture. Je les aime parce qu'ils nous font marcher à grands pas à l'émancipation du commerce qui, à notre époque de civilisation, deviendra un besoin, une nécessité, un lien entre tous les peuples. Malheur à ceux qui marcheront les derniers dans cette voie de progrès.

Oui, messieurs, outre les avantages que je viens d'énumérer, j'ai vu dans les traités, un lien politique qui consoliderait nos institutions, ruinerait les espérances de ceux qui rêvent des privilèges et ferait avorter les tentatives réactionnaires de certain parti qui ne s'est associé aux doléances des producteurs que pour confondre leurs larmes sur la perte des privilèges à l'abri desquels ils faisaient de si bonnes affaires dans une douce somnolence et au détriment des mas-

ses. Aussi, n'ai-je vu, dans les oppositions faites aux traités, qu'une lutte entre les producteurs qui auraient voulu continuer à rançonner les consommateurs qui ne veulent plus l'être, en un mot, un dernier effort de tous les privilégiés à leur lit de mort, près d'expirer dans une pénible agonie, espérant encore, mais en vain, leur résurrection.

Ainsi, loin de partager l'opinion de l'honorable général sur les traités, je dirai à messieurs les ministres: ne vous arrêtez pas en bon chemin, faites des traités, contractez des alliances de préférence avec les peuples constitutionnel; c'est le plus sûr moyen de conserver la liberté, de consolider nos institutions, d'assurer la paix au dehors, et la tranquillité au dedans. Ce ne sera pas de goût de l'*Echo du Mont-Blanc*, de l'*Harmonie* et de leur cousine la *Cloche*, qui sonne à leurs côtés, le tocsin du désordre et de la réaction. Oui, messieurs les ministres, sans vous inquiéter des jérémiades, des grognements plus ou moins harmonieux, et des sons lugubres de ces trois cousines que je crois plutôt sœurs, tant elles sent frappantes de ressemblance de laideur (moralement parlant) je vous le répète, faisons des traités, contractons des alliances surtout avec les peuples qui veulent vivre libres, c'est un des plus sûrs moyens de le rester nous mêmes.

**SINEO.** Siccome osservava l'onorevole deputato Bastian, la discussione generale sopra la presente legge non si è ancora aperta.

Io non intendo di aprirla con un discorso; ma come membro della Commissione, che ha dovuto occuparsi di questa legge, avendo dissentito dagli onorevoli miei colleghi, credo mio obbligo di far conoscere alla Camera (specialmente all'ufficio che mi ha onorato del suo mandato), il motivo del mio dissenso.

Io diceva che non si era ancora aperta la discussione generale su questa legge, perchè tutti gli oratori che hanno avuto la parola prima del signor Bastian, hanno preso per tema principale la costruzione delle strade ferrate. Per contro questa legge non concerne che indirettamente le strade ferrate. È una semplice legge di finanze, con la quale si verrebbe ad accrescere il nostro debito pubblico con una rendita di lire 4,500,000. Dedotti i due milioni per cui il signor ministro era già autorizzato, si aggiungerebbe al nostro debito pubblico il carico di una nuova rendita di 2,500,000 lire. Con questa legge il Governo non prende nessun impegno intorno all'uso ch'egli farà di questo fondo, il quale sarà semplicemente ipotecato sulle strade ferrate. Non dobbiamo dunque in questo momento occuparci della costruzione di queste strade, bensì di esaminare se ci convenga di accrescere nel modo che ci si propone il debito dello Stato. È necessario questo nuovo debito?

Il signor ministro di finanze nel suo ultimo rendiconto aveva dimostrato precisamente il contrario. Ora quando non vi è necessità di accrescere il debito dello Stato, il volerlo aumentare di una rendita annua di 2,500,000 lire, in un tempo in cui un contratto di questo genere non si può fare a condizioni abbastanza vantaggiose, a me pare cosa poco ben consigliata.

Quand'anche poi si trattasse semplicemente di convertire il debito già consentito dei 2 milioni di rendita nella nuova forma che gli vorrebbe dare il ministro di finanze, io non potrei assentire. Si vorrebbe per questo nuovo debito concedere un'ipoteca sulle strade ferrate.

Ora, come è stato avvertito da uno dei precedenti oratori, l'ipoteca necessariamente trae seco maggior difficoltà della rendita... (*Interruzione*)

Io non credo che sia ora il momento di discutere della op-

portunità di alienare le nostre strade ferrate. Forse anche in quanto all'opportunità di alienarle, potrebbesi distinguere una linea dall'altra.

Quello che credo realmente dannoso, che credo imprudente, è di diminuire la probabilità di vendere, di toglierci in qualche modo la facoltà di alienare. Ora, secondo questo progetto, la facoltà, o almeno la facilità di vendere, resterebbe limitata a quelle condizioni che verrebbero imposte dai portatori dei nuovi titoli di prestito.

Chiamo l'attenzione della Camera sull'articolo col quale il Governo sarebbe autorizzato ad assicurare ai sottoscrittori del prestito, in caso di cessione delle strade ferrate ad una compagnia privata, la facoltà di convertire i loro titoli contro azioni della stessa compagnia. Egli è palese che non si troveranno più compratori, quando essi saranno costretti di chiamare a parte della loro speculazione azionisti estranei.

Chi specula, chi vuole istituire una società per comprare delle strade ferrate, vuole avere la perfetta disponibilità delle sue azioni. Per contro nel caso attuale le azioni sarebbero anticipatamente alienate. Non si troverebbe quindi più il modo di comporre una società salvo di questi anticipati azionisti. La nazione dunque si obbligherebbe indirettamente a vendere le strade ferrate a nessun altro salvochè ai somministratori di questo danaro.

Ognun vede quanto sarebbe duro pel paese se, riconoscendosi l'opportunità di alienare questo grande valore, noi dovessimo sottostare alle condizioni che ci verrebbero imposte dai portatori dei titoli del prestito.

Oltre di che, è d'uopo di ben pensarci prima di contrarre un debito con ipoteca, perchè quando saremo entrati in questa via, ben difficilmente troveremo modo di contrarre altri debiti.

Succede per una nazione ciò che accade ai privati. Il privato che ha credito, comunemente non dà ipoteca, e chi ha sulle sue colonne molte ipoteche, difficilmente trova a contrarre debiti semplicemente chirografari.

Io voglio supporre che in questo modo si ottengano condizioni molto migliori di quelle annesse all'alienazione dei 18 milioni di rendita recentemente ordinata. Lo scopo dell'ipoteca non può essere altro fuorchè quello di ottenere migliori condizioni.

Io voglio adunque supporre che si otterrebbero condizioni molto più vantaggiose. Nulladimeno, se si sarà dato l'esempio di contrarre debiti con ipoteca, io credo che molto difficilmente il credito ordinario, cioè quello non ipotecato, si manterrebbe al corso attuale.

Io qui dunque veggio un danno nel nostro credito, veggio un danno nella disponibilità di un grandissimo valore come è quello delle strade ferrate.

Io credo che la nazione debba ritenere la perfetta disponibilità di tutti i suoi valori, specialmente quando si tratta di un valore il quale eccede di molto la sua rendita.

Niuno ignora che le strade ferrate, generalmente, quando sono amministrare dal Governo, non possono dare che un prodotto tenuissimo in confronto dei capitali spesi per la costruzione.

Ora, quando da un lato abbiamo un prodotto lievissimo il prendere dall'altro lato danaro a prestito a condizioni onerose, mi pare una cattiva speculazione. Io non dico adesso che si debba mettere in discussione se si abbia da procedere all'immediata alienazione di questo valore, ma dico che è sempre imprudente il toglierci la facoltà di alienare questo valore ad un prezzo ragionevole. Questi sono in poche parole i motivi che mi hanno indotto a dare il voto contrario a que-

sta legge; voto il quale io non ritirerò, salvo che io senta argomenti che mi persuadano in senso diverso.

Io credo che questo modo di pensare non sia guari discosto da quello che si era espresso negli uffici. Generalmente questo progetto era stato negli uffici bene accolto, perchè si credeva realmente, come pare che abbiano creduto gli oratori sentiti oggi, che qui non si trattasse che di un fondo specialmente destinato alle strade ferrate, da consumarsi immediatamente in questa costruzione. Il desiderio che si ha, non dirò da tutti, ma certamente della grande maggioranza della nazione e de' suoi rappresentanti, di vedere accelerata la costruzione delle nostre strade ferrate, entrava per molto nel rendere facile l'accettazione del progetto d'allora. Venendo ora a mancare quello scopo, ed altro non facendosi che imporre un'ipoteca sopra quel valore, e redendosi così quel valore inalienabile, o per lo meno molto difficile ad alienarsi con condizioni vantaggiose, parmi perciò questo un motivo assai possente perchè non debba adottarsi questo progetto.

**CAVOUR**, ministro delle finanze, di marina, e d'agricoltura e commercio. L'onorevole deputato Sineo prendendo ad esaminare la legge nel suo complesso, trovò che essa ha un difetto grandissimo, radicale che gli impone l'obbligo di respingerlo, e questo si è la condizione, che stabilisce la facoltà al Governo di consentire alle persone che contrarrebbero il prestito, la facoltà di convertire i fondi del medesimo contro azioni della strada di ferro, nel caso in cui questa strada fosse alienata ad una società privata. L'onorevole deputato Sineo crede che questa concessione renderà più difficile, più malagevole l'alienazione della strada di ferro, oppure costringerà il paese quando venisse nella determinazione di procedere a questa alienazione, ad acconsentire a patti meno equi o vantaggiosi. Questa sua opinione è fondata sulla ragione volgare, che un fondo nel quale gravita un'ipoteca è più difficile ad alienarsi che un fondo libero. Io invece nutro un'opinione assolutamente contraria, e credo che questa condizione, quella cioè della convertibilità, sia di natura da rendere più facile l'alienazione delle strade ferrate nel caso in cui il Parlamento venisse nella determinazione di alienarle, perchè è inteso che questo prestito non deve menomamente vincolare il Parlamento sulla questione dell'alienazione delle strade. Il Parlamento sarà, dopo la contrattazione del prestito, libero come lo è adesso di alienarle o non alienarle, ma, ripeto, quando fosse decisa l'alienazione, la condizione in questa legge proposta, ove il prestito fosse compiuto, farebbe sì che l'alienazione sarebbe più facile e ne renderebbe i patti migliori, e ciò per due motivi: primo, perchè vi sarebbe un gran numero di capitalisti i quali avrebbero un interesse a promuovere questa alienazione; secondo, perchè questo complesso di capitalisti, e di capitalisti potenti (poichè avrebbero fatto un prestito di 25 milioni) avrebbero un interesse a costituire una società per concorrere all'aumento di queste strade ferrate.

Ora, o signori, non è poca cosa l'aver già un principio, un germe di società, quando si tratta di riunire un capitale di oltre 100 milioni, forse di 120 o 140 milioni; questo mezzo parmi adunque all'incontro un motivo onde rendere più facile l'alienazione delle strade ferrate. Ma ve ne è ancora un altro: quando l'imprestito fosse fatto, e vi fossero 75 milioni di carte di credito aventi il diritto alla convertibilità in azioni ne avverrebbe che una società anche estranea a quella del prestito, la quale vorrebbe concorrere all'acquisto della strada di ferro, non avrebbe bisogno di riunire tanti capitali quanti sarebbero necessari per pagare questa strada di ferro; non avrebbe bisogno di riunire che la differenza fra il prezzo

al quale il paese sarebbe disposto a dare la strada di ferro e i 75 milioni. Mettiamo per ipotesi che il paese volesse alienare la sua strada di ferro per 120 milioni; ebbene essendovi un deposito sulla strada ferrata di 75 milioni, basterebbe trovare una compagnia che riunisse un capitale di 45 milioni, per compimento della compra. Ora, sarà molto più facile trovare una compagnia che riunisca 45 milioni, che una compagnia che ne aduni 120. Ma, mi si dice, questa compagnia non ci assicura tutto il beneficio, poichè sarà costretta a convertire le sue carte di debito, perchè nel caso di acquisto, divenendo la compagnia principale debitrice, il Governo non sarebbe che il garante, e quella sarà obbligata di dividere il suo beneficio. Ma, o signori, quello che rende difficili quelle grandi imprese, si è la difficoltà di riunire negli esordi un gran capitale.

La compagnia non avrà nessuna difficoltà, quando non sia obbligata alla creazione di nuove azioni, alla conversione dei propri debiti in azioni; quello da che la compagnia rifuggerebbe, sarebbe dall'obbligo di creare nuove azioni da doversi pagare dai primitivi azionisti, oppure da vendersi sulla piazza al prezzo corrente; ma quando si dice ad una compagnia: quando avrete un debito, sarà lecito ai vostri creditori di convertire i loro crediti in azioni, è un patto che una compagnia accetta molto volentieri, perchè è probabile che quello che converte le sue carte di credito in azioni è un azionista che non fa quest'operazione per rivendere le azioni.

Io dico dunque che questa condizione, lungi dal rendere più difficile e malagevole la vendita della strada di ferro, la faciliterà, e non solamente sarà per agevolarla, ma forse sarà il solo mezzo di renderla possibile. Del resto, quando non avvenga una radicale rivoluzione nello stato attuale economico d'Europa, io porto ferma, fermissima opinione, comunque si sia detto, scritto e stampato in contrario, che non sia possibile di alienare la nostra strada ferrata a patti tollerabili.

Si potranno fare facilmente dei progetti, domandare degli affidamenti, ma che vi sia una probabilità seria, fondata di trovare una compagnia che voglia pagarci anche con un largo sconto i lavori già fatti, ed impegnarsi a compiere in uno o due anni lavori ancora da farsi, io non lo credo.

L'opinione pubblica dei capitalisti europei non ha potuto ritornare verso le strade ferrate. La gran reazione che succedette dopo la crisi del 1847 non è ancora cessata; ha bensì diminuito della sua primitiva intensità, e non vi è più certamente quell'allontanamento dei capitali per le strade ferrate che esiste per qualche tempo, ma esse non godono ancora

del favore dei capitalisti, e la prova ne sia il corso delle azioni delle strade ferrate in Inghilterra ed in Francia. In Francia, è vero, i fondi pubblici sono bassissimi, ma in Inghilterra, quantunque le rendite siano alte, tuttavia le azioni delle strade ferrate sono relativamente ad un prezzo poco elevato, perchè l'opinione pubblica non è ancora loro favorevole.

Un'altra prova di quest'asserzione è la difficoltà che ha la Francia di poter venire a patti ragionevoli per il compimento della strada di ferro da Parigi a Lione, che pure è una delle strade ferrate che debbono lusingare maggiormente i capitalisti. Eppure vediamo che si fanno progetti sopra progetti, e che finora non si può venire a capo di combinare un progetto accettabile.

Io son dunque d'avviso che nello stato attuale delle cose, sarebbe farsi un'illusione immensa il credere possibile di alienare le strade ferrate a condizioni tollerabili, e reputo che anche migliorandosi lo stato attuale delle cose, sarebbe sempre difficile anzi difficilissimo il vedersi a formare nel nostro paese, od anche all'estero, una compagnia con un capitale di 120 a 150 milioni per comprare le nostre strade ferrate.

Per facilitare quest'eventuale operazione, io credo adatto il mezzo a cui tende il progetto di legge, perchè la compagnia colla quale dovremo trattare non avrà bisogno che di riunire 40 o 50 milioni per comprare la strada ferrata; questi 40 o 50 milioni probabilmente saranno riuniti dagli stessi portatori delle nostre cedole ipotecarie, e quindi vi sarà una probabilità di potere trattare, quando il paese decida in questo senso, cioè a patti ragionevoli, dell'alienazione della strada ferrata.

Se le sole obiezioni che si possono mettere in campo contro questa legge sono quelle tratte dall'opinione che, adottando il sistema ministeriale, si renda più difficile l'alienazione delle strade ferrate; se, dico questa è la sola fra le obiezioni, credo d'aver dimostrato ampiamente alla Camera come non sia la medesima fondata, e non vi sia ragione alcuna per negare il voto alla proposta ministeriale.

*Voci.* A lunedì! a lunedì!

La seduta è levata alle ore 5 e 1/4.

*Ordine del giorno per la tornata di lunedì:*

1° Seguito della discussione del progetto di legge per il prestito di 75,000,000 di lire;

2° Seguito della discussione della legge sulla riforma della tariffa daziaria.