

Io conchiudo adunque col dire essere mia opinione che, se tiensi conto delle circostanze nelle quali questo progetto venne condotto a termine, e degli impegni presi in allora dal Ministero, si verrà a riconoscere che l'idea finanziaria del Ministero non era tanto meritevole di critica e di rimprovero, come parrebbe alla Commissione. Io credo di più e dico che, se tenete calcolo di tutti i ragionamenti che ho avuto l'onore di esporvi; se considerate il servizio che la compagnia inglese ci ha reso, e gli inconvenienti che potrebbero nascere all'estero da un volo che allontanerebbe questa compagnia da noi e la necessità che ne conseguirebbe di aumentare l'emissione delle nostre rendite; finalmente se ponete mente alle conseguenze politiche, se non gravi, almeno di qualche importanza rispetto alla Savoia, non vi lascerete muovere dagli

argomenti, quantunque potentissimi, della Commissione, e che, rigettata la sua proposta, prenderete ad esame il progetto del Ministero e gli darete la vostra sanzione.

PRESIDENTE. Invito gli uffizi I, III, VI e VII ad occuparsi del progetto di legge pel credito da contrarsi dalla provincia di Faucigny, di lire 100,000.

La seduta è levata alle ore 5 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del progetto di legge per la costruzione della strada ferrata da Torino a Susa.

2° Discussione del progetto di legge pel riordinamento dell'amministrazione superiore della pubblica istruzione.

TORNATA DEL 15 MAGGIO 1852

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO RATTAZZI.

SOMMARIO. *Seguito della discussione del progetto di legge per la costruzione di una strada ferrata da Torino a Susa — Opposizioni del deputato Simonetta al progetto ministeriale — Parole in favore, del deputato Polto — Repliche del deputato Bolmida — Osservazioni del deputato Menabrea in difesa del progetto del Ministero e sua proposizione — Opposizioni e proposta sospensiva del deputato Mellana — Spiegazioni del deputato Bona ed obiezioni del deputato Sineo — Osservazioni del deputato Jacquier in favore del progetto ministeriale — Chiusura della discussione generale — Riassunto del relatore — Repliche del deputato Mellana, e parole del ministro delle finanze — Reiezione della proposta sospensiva del deputato Mellana, e deliberazione per la votazione del progetto ministeriale.*

La seduta è aperta alle ore 1 e 1/2 pomeridiane.

CASTELLI, segretario, legge il processo verbale della precedente tornata e dà lettura del seguente sunto di petizione:

4536. Aliberti Giuseppe, residente in Torino, enumerati i servigi prestati nell'esercito pel periodo di 20 anni, invoca l'applicazione a suo favore della legge 27 giugno 1850, affinché gli venga assegnata un'annua pensione.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI UNA STRADA FERRATA DA TORINO A SUSÀ.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione del progetto di legge sulla strada ferrata da Torino a Susa.

Il deputato Bosso ha la parola per un fatto personale.

BOSSO. Io intendeva di rispondere al signor ministro delle finanze, ma siccome esso non è ora al banco ministeriale, differirò a rispondere al momento della sua presenza.

PRESIDENTE. Allora la parola è al deputato Simonetta.

SIMONETTA. Io ho domandato la parola per parlare contro i due progetti, cioè, e del Ministero e della Commissione,

o, meglio, per dimostrare l'inopportunità della costruzione di questa strada.

Voci. Parli! parli!

SIMONETTA. Non era mia intenzione di prender parte in questa discussione, ma dopo quanto si è detto in questa Camera, e dopo le dichiarazioni ministeriali, io mi vi trovo astretto: e non fia che in questa circostanza venga meno il mio buon volere.

Finora io non ho trovato alcuno che non convenga che il commercio di transito per la Svizzera e la Germania non sia una delle fonti principali della nostra ricchezza, e che l'incremento di esso non sia per apportare al nostro paese ingenti risorse. Lo stesso Ministero su ciò non dissente, quantunque abbia sempre cercato di evitare questa quistione.

Per dove si effettui questo commercio, voi lo sapete; per dove si possa sperare un sicuro sviluppo ed acquistare quella importanza europea, a cui molti accennavano, col mezzo di una ferrovia è facile vedere: basta gettare un oculo spassionato sulla carta geografica per istabilire ad un dipresso la linea nei più grandi limiti, limiti dai quali non si potrebbe uscire senza pregiudicare il gran concetto di rendere Genova il porto del centro dell'Europa, di stabilire la più breve linea che più stabilmente e brevemente, senza alcun pericolo di concorrenza futura, possa congiungere l'India coll'Inghil-

terra. Questa linea deve trovarsi fra il Sempione ed il Luckmanier. Per quanto ne so io, credo che il passaggio per il Luckmanier, o nelle sue vicinanze, sia il più facile, e quindi da preferirsi. Ma non è questa la questione, ed io non intendo di entrare nel merito della linea da preferirsi, per la qual scelta io sono d'avviso bisogni che vengano fatti ben altri studi comparativi che ancora non furono fatti. Persuasione dell'importanza della scelta di questa linea e dell'importanza di avvisare ai mezzi ed ai modi onde sollecitare l'esecuzione, affine di prevenire qualche fatale concorrenza, or sono più di due anni io redigevo ad un tale scopo una breve memoria che indirizzava al Ministero onde averne il suo avviso.

Questa memoria non ebbe il vantaggio d'una risposta, e da poche parole scambiate e dopo lungo tempo col ministro e col primo ufficiale, di leggieri ho ravvisato la nessuna disposizione governativa nel voler addentrarsi, studiare e risolvere una tale questione.

Coll'attuale progetto, e dal Ministero e dalla Commissione si vorrebbe far credere che non si pregiudica il gran concetto, e incidentalmente si fa però sentire, come per la via del Moncenisio si possano sperare eguali vantaggi, e come questa possa divenire la ferrovia internazionale preferibile.

Se si vuole, ammetterò che il Ministero e la Commissione possono essere di ciò convinti; ma che la nazione possa crederlo, non mai! Chi mai potrà adattarsi a supporre che le mercanzie per la Savoia, in altri termini per la Francia, vorranno preferire lo scalo di Genova a quello di Marsiglia? Chi vorrà credere che fra due linee di lunghezza pressochè uguale, quella che ha due difficoltà da superare come quelle degli Appennini e delle Alpi potrà sopportare la concorrenza dell'altra situata in paesi molto più facili, e dove le merci possono affluire anche per mezzo di canali? Lo stesso dicasi per le mercanzie dirette alla Svizzera, quando questa sia la sola ferrovia che debba metterci in comunicazione con quel paese.

A che può servire il dock a Genova se non gli date una ferrovia alla quale la concorrenza di altri porti non possa contendere l'alimento?

Se nello stabilire la nostra principal linea di ferrovie faremo sì che queste condizioni si verifichino, cioè che nessun altro porto possa far concorrenza a quello di Genova, nel fornirvi le merci, allora sì che renderete e manterrete sempre fiorente il nostro commercio internazionale e farete vedere di saper usare, non abusare, della favorevole ed affatto eccezionale nostra posizione rispetto al centro d'Europa.

Persuasione come sono che le strade tutte sono fonte di ricchezza, ben a malincuore combatto l'adozione di questa, e nol farei se non avessi l'intimo convincimento, checchè ne dicano i signori ministri, che con questa si toglie la possibilità di mandare ad effetto il gran progetto che io reputo vitale per gli interessi nostri.

Se ciò non fosse, se a ciò non si mirasse, ben altri affidamenti avremmo avuto del buon volere a questo riguardo dai nostri ministri.

L'essere obbligati sempre a votare isolatamente dei tronchi di strada di ferro da farsi senza che un generale progetto di massima ci sia stato sottoposto, senza che uno studio comparativo delle diverse linee sia stato presentato, senza che siano stati pubblicati, o quanto meno che sia stata data visione dei tanti rapporti ai quali ad ogni tratto accenna il signor ministro dei signori cavalieri ispettori, ai quali dice di avere affidato tal cura.

Tutte queste ragioni abbondantemente mi autorizzano ad emettere questo mio giudizio.

Dal Ministero, per vedere di conciliarsi tutti i partiti, si dice che si voti questo tronco di strada, che dietro questo terranno gli altri progetti, al punto che non vi è forse provincia che non possa sperare quanto desidera.

Si dice: questa è un'ovazione, è un segno di simpatia dovuto alla Savoia.

Per quanto io ne giudico, lo dico francamente, a mio avviso non è che il segno che lo spirito, che ha informato il nostro Governo, fu ancora quello che lasciava in abbandono il passo del Sempione, e non sia quello stesso spirito, a petto di parziali interessi, che lasci poi allo Spluga la possibilità di fruire della maggior parte di quei vantaggi che una ferrovia attuata con intelligenza ed in tempo assicurerebbe al nostro commercio internazionale.

Questa non è che una mia convinzione: possano gli eventi provarmi il contrario, che ne sarò ben contento.

Infanto io prego la Camera a volere rigettare amendue questi progetti, almeno per ora, e sino a quando uno studio delle diverse ferrovie che attraversar devono il nostro paese sia fatto e che stabilita sia la rete principale che ci proponiamo di far eseguire, avuto riguardo al commercio internazionale, alla difesa del paese ed alla sua economia.

POLTO. Profano io nella parte tecnica del soggetto in discussione, e nemmeno molto innanzi nella finanziaria, che entrambi sono elementi onde s'informa il sistema propugnato dal Ministero e quello della Commissione contrapposto, sento in oggi più che mai il bisogno d'invocare l'indulgenza della Camera che mi sorregga e mi conforti nella via, resami già assai malagevole dalla valentia degli oratori che mi precedettero.

È mio pensiero di non restarmi affatto silenzioso in una questione a cui il paese attacca e porta tutto il più vivo suo interesse, sia per l'avvenire dei nostri rapporti colla Francia e colla Svizzera, sia per l'importanza che può venirne e al porto nostro di Genova, e al nostro commercio interno ed estero, sia ancora pel compimento dell'antico desiderio di rendere più intime le nostre relazioni colla Savoia, la quale, primogenita alle nostre provincie, ha tanto diritto alla nostra simpatia quanto pare che la natura con le sue barriere ne voglia nascondere i reali bisogni. Avrò io bisogno di ricerche e dimostrazioni quando il Ministero e la Commissione, la stampa libera e la voce pubblica convengono della bontà e necessità del principio, e gareggiano anzi ciascuno a loro torno nel proporre quei mezzi che sono i più attevoli alla sua applicazione?

Partendo da punti di vista assai più estesi che non sono quelli di Torino e Susa, e sollevandomi all'idea dell'interesse generale che informa questo progetto, l'onorevole relatore della Commissione, se bene io interpreto le parole colle quali inizia la sua relazione, per poco non domanda a se stesso: è forse a dubitare che questa strada la quale rappresenta la prolungazione di quella da Genova a Torino per la Savoia infino alla frontiera francese e svizzera non sia per essere l'arteria maestra, e come a dire la ministra e dispensatrice dei benefizi economici che sono la conseguenza immediata di queste grandi vie di comunicazione?

Associandomi io perfettamente a questa sua idea non posso non ispingere ancora un passo più innanzi, e soggiungere: è forse a dubitare che, questa strada differita, non pigliano lena i nostri rivali, e con isforzi, diciamo pure, superiori benanco ai loro mezzi non cerchino e non vengano rapirci quel primato commerciale, a cui la natura stessa chiama il Piemonte ad esercitare sul resto della penisola? Veduta sotto questo duplice aspetto la questione, io faccio

cordialmente plauso al Governo che in oggi adempie a quel voto, a cui pure miravano già tutti che al primo impiantarsi delle strade ferrate in Piemonte applaudivano; conciossiachè corresse spontaneo alla mente il pensiero che a francarci da quell'isolamento commerciale per cui la vita politica e sociale per lenta febbre, direi, si consuma, fosse necessario di trascogliere quei punti che sono più facili e più brevi, e più animate rendessero le comunicazioni coi grandi centri commerciali esteri, tanto perchè questi si ravvicinassero il più possibile agli scali di mare per quelle provenienze, quanto perchè ancora le reciproche importazioni ed esportazioni col loro frequente avvicinarsi, ripetersi, moltiplicarsi, viva e perenne mantenessero quella circolazione di valori, di scambi, di transazioni, in che propriamente sta la floridezza commerciale.

Ora, considerando questa strada quale un tronco che avrà, o dovrebbe avere sua congiunzione naturale con quella che si protenderà per un canto ai rami di Grenoble e di Lione, e per un altro a quelli di Ginevra, potremo noi non riconoscerne l'importanza e la necessità, o, quel che è peggio, non affrettarne la costruzione?

Ma già io dissi che sulla bontà e necessità del principio nessuno è che non sia concorde. Stando adunque di fronte ai due progetti relativi a questa costruzione, l'uno del Ministero, e l'altro della Commissione, farommi a dire a quale dei due risponda il voto mio. E qui non mi perito a dichiarare che parteggio pel progetto ministeriale. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, naturale difensore qual è di un'opera, cui esso responsabile promuove, nelle due prime tornate di questa discussione, con quella perizia che niuno gli contrasta, e con argomenti di vario tenore, d'arte, d'economia ed anche di finanza, rivendicò la preferibilità del suo progetto su quello della Commissione, ed in modo che, come già dissi, a me profano non resterebbe più osservazione ad aggiungere.

Ieri, tornato novellamente nell'arringo, spintovi dall'incalzante discorso dell'onorevole deputato Bolmida, per la terza volta sorse a difendere il suo progetto dai vivi attacchi, che, conviene pur dirlo, lasciarono negli animi una qualche commozione. Le specialità competenti che in questa Camera non mancano, vorranno esse, io credo, portare ancora il loro giudizio ed esprimere la loro apprezzata sentenza; in attenzione di che io non tacerò i motivi ai quali cedo tuttora persistendo nella mia testè espressa convinzione. Dirò primieramente che uno dei maggiori pregi che a questo progetto attribuisco quello è appunto che il Governo con una somma fissa ed invariabile abbia assicurato a sè questa costruzione in un modo definitivo, in fuori d'ogni rischio e pericolo, e contro tutte e eventualità nella esecuzione di quei lavori che i pensati studi potevano richiedere pella loro solidità e attitudine ad un sicuro esercizio, abbia cioè fatto un contratto di sorte o, come si dice, *à forfait*, liberandosi da ogni spesa impreveduta anche necessaria, la quale, mentre sovente altera e con grave perdita i prestabiliti calcoli, diventa per contro la tavola ordinaria di salvezza, non meno che anche fonte di larghissimi e non sempre inaspettati compensi agli intraprenditori.

Un secondo pregio che agli occhi miei ha questo progetto, quello si è che il Governo col mezzo dell'emissione di azioni non aggrava punto il debito dello Stato, per quantunque altrimenti si sia accinto a provare l'onorevole deputato Bolmida. Il fatto solo che la Commissione vuole portare questa somma sui bilanci dello Stato è una prova di quello che ho l'onore di avanzare. Ora il vantaggio che il Ministero col suo progetto ci dà non è certamente da rigettarsi nelle attuali no-

stre condizioni finanziarie; imperciocchè, oltre al massimo rilento che pur sempre vuol essere serbato nell'aggravare la somma del debito dello Stato, egli sarebbe assai malagevole anche in queste circostanze di miglior favore trovare un prestito al disopra del 93, dedotte le spese di Commissione, cosicchè il totale del capitale si aumenterebbe di 600 a 700 mila lire; s'incontrerebbe un aumento del mezzo per cento, come osservava l'onorevole deputato Farina, e per soprassello, aggiungo io, si accollerebbe allo Stato una estinzione che le azioni per loro natura non importano.

Finalmente ringrazio la Commissione della comunicazione dataci della relazione dell'ispettore del genio civile (al quale sempre in questo recinto ho sentito tributare i meriti encomi per la sua competenza) la quale conchiude colle parole: *epperò io ripeto col più intenso e più profondo convincimento: non avviso possibile che da una società solida, capace d'ispirare ogni sorta di fiducia morale e materiale, si possa ottenere miglior partito di quello presentato. Con quale autorità non è, no, che io voglia coronata la fortunata progetto, la cui adozione vengo propugnando. Mi suonano ancora all'orecchio le parole pronunciate dall'onorevole deputato Bolmida, per le quali ci avvertiva che sia ancora ben spesso retaggio all'uomo l'errore. E d'altronde io non saprei nemmeno dissimulare a me stesso il cozzo evidente che vi è tra queste espressioni e le offerte vantaggiose che furono rassegnate al Ministero, e che a quest'ora la Camera conosce; ma a quell'autorità aggiunge peso, ed è peso autorevole, il parere del corpo tecnico consultato dal Governo, favorevole, come si esprime, ed approvativo. Imperciocchè se noi togliamo l'importanza ai giudizi collettivi dei corpi speciali che pronunciano su materie di esclusiva loro competenza, noi sostituiamo allora a questi il giudizio privato, antepriamo l'individuo al corpo, abbattiamo d'un colpo la base della garanzia e, quasi non dissi, rendiamo, se non impossibile, almeno assai malagevole la responsabilità governativa.*

Non ignoro però che le accennate offerte di costruzione ad un prezzo anche egregiamente minore sembrano perentoriamente disdire alla giustizia di queste ragioni di morale politica; ma io domando primieramente: abbiamo noi una base, un punto fisso di veduta per apprezzarle? No; esse sono state rassegnate senza il voluto corredo dei relativi piani, profili e disegni. E il fatto solo, che una società qualunque, un imprenditore qualsiasi inoltri una proposta per la costruzione d'una strada ferrata senza prima aver fatto gli studi necessari, senza prima aver bene studiata la linea sulla quale si fondano i suoi calcoli, permettetemi che io ve lo dica, è già per se stesso sufficiente ad allontanare dall'animo di chicchessia, e così ancora del Governo, ogni idea di confidenza.

Infatti è ben naturale che una proposta, la quale indichi solamente l'ammontare delle spese dei lavori a farsi, ma che contemporaneamente non indichi e non giustifichi nè il dove, nè il come la somma verrà impiegata, non determini cioè i lavori che saranno eseguiti, sia una proposta radicalmente difettosa, sia una proposta troppo mancante dei principali suoi elementi, perchè si abbia a prendere in seria considerazione.

Che se, o signori, noi pensiamo che non fosse punto ignoto al pubblico lo studio che la società inglese andava spingendo in questa linea da oltre un anno, sia perchè il ministro dei lavori pubblici più volte ne abbia parlato in questo recinto, sia perchè fosse conosciuto essere stata rilasciata la regolare concessione alla società (circostanze queste che il ministro dei lavori pubblici ha rettificato ieri per averle ommesse nel giorno antecedente), e sia ancora perchè la stampa libera non

ne aveva mai fatto verun mistero, e conseguentemente non si possa dire che sia stata la pubblicità menomamente impedita, troveremo assai singolare che siasi aspettato, sin quasi alla vigilia della discussione, anzi all'ora stessa in cui si discute, a presentare delle offerte, e presentarle senza tampoco dar segno di essersi occupati dei lavori a cui le offerte stesse si riferiscono, giacchè i medesimi appaltatori implorano ancora dal Governo chi due, chi tre mesi per istituire gli studi opportuni. Se nonchè, esaminando il fondo ed il merito di queste offerte, io muovo a me stesso questa domanda: o questi ribassi di spesa sono calcolati e basati sui piani e rilievi del progetto Henfrey, ovvero sono soltanto in astratto. La prima ipotesi non regge, giacchè la società Henfrey essendone essa la proprietaria, nessuno ha profitto, nè potè profitto di quel piano, nè il potrebbe per l'avvenire a meno che si rendesse a cederli contro un ragionevole compenso. Ma si può essere certi che il signor Henfrey non li cederà mai, nè al Governo, nè a chicchessia, e massime per farli base a calcoli che sarebbero volli a muovergli una così fatale concorrenza, di tanto essendo superiore la società che non abbisogni punto di venire rifatta delle spese.

Resta adunque che queste offerte siano fatte in astratto; ma qui, o signori, se queste offerte sono fatte in astratto, come potrete voi giudicarle? Questi studi non sono ancor fatti, e voi dovrete aspettarli perchè ne possiate apprezzare il merito ed il valore. E qui notate, o signori, che non si tratterebbe più di un ribasso, giacchè il ribasso ha luogo sempre sull'opera che già si conosce, ma bensì si tratterebbe di una nuova proposta, sulla quale noi non potremmo ancora essere chiamati a pronunciare. Invece, qual è l'opera alla quale si attende che si dia da noi la sanzione? Quella sola del signor Henfrey, la quale ci si presenta compiuta ne' suoi piani, ne' suoi disegni, ne' suoi studi, la quale fu esaminata e studiata, ed in ordine ai lavori che comprende, ed in ordine al modo di costruzione, ed in ordine alle spese che importerebbe. Su questa adunque solamente noi possiamo pronunciare della convenienza della spesa, e non su altre che non poggiano fin qui che su calcoli astratti e non concretati colle opere a farsi. Io non mi stupisco, che il signor Feroggio, ed i signori Mombrun e Plagnol sentano e presumano di costruire una strada ferrata da Torino a Susa con un capitale anche considerevolmente minore di quello che sia richiesto dal piano del signor Henfrey. Potrebbe forse altri ancora muovere a questi una novella concorrenza. E veramente un piano che contenga per avventura minore la massa delle opere, o che di altre ne varii la natura, può condurre a questo risultato.

Ma questo non è il caso nostro. Il piano del signor Henfrey ci si presenta co' suoi lavori, colle sue opere e natura già descritta dagli uni e dagli altri, l'eseguimento delle quali è portato a quella somma che non si è giudicata inaccettabile, atteso i lavori che vi sono descritti. È dunque su questi piani che noi dobbiamo pronunciare; e poichè abbiamo già sotto gli occhi i piani e disegni, la nostra azione, il nostro giudizio ha da esercitarsi nell'accettarli o nel ricusarli. Ora, vorremo noi rigettarli? Badiamo alle conseguenze. I nuovi appaltatori entro il termine invocato dovrebbero presentare i loro studi, i loro disegni, i loro piani, i loro profili; a garanzia darebbero una cauzione di 200, o 300,000 lire, od altra somma da stabilirsi: quei loro studi e piani dovrebbero preventivamente essere esaminati, studiati ed approvati dal Governo; ora supponiamo che il corpo tecnico ed il Governo non li trovassero tali da ispirar loro quella fiducia e quella sicurezza che si richiedono, questi appaltatori dovrebbero ritirarsi. Ed allora che ne avverrebbe?

Ne avverrebbe che si sarebbe sciupato molto tempo, con danno immenso dello Stato.

Tali sono i risultati che produrrebbe un nostro rifiuto. Ma vado più innanzi: suppongasì ancora che altri intraprenditori incontrino le stesse difficoltà: non ne avverrà forse che noi stessi avremo dinanzi a noi un avvenire indefinito e del quale saremmo responsabili innanzi al paese? Ma ad una altra conseguenza si riporta la mia mente, conseguenza non meno grave, perchè, non circoscritta al paese, si dilaterrebbe assai funesta contro di noi all'estero.

Se non che a questo punto il ministro delle finanze ha creduto di prendere esplicita la parola, come ancora si distese sovra un'altra conseguenza che chiamerò di onore, di dignità; ed io trovo che il ministro ha fatto benissimo a prendere l'iniziativa sopra tale argomento, giacchè sopra questo ognuno di noi non ha che da consultare l'interno suo convincimento.

Mi rammento che al principio del mio dire io alludevo ad un'idea politica, quella cioè che noi possiamo per avventura essere vittime d'un isolamento commerciale di coalizione.

Quest'idea è per me assai potente ed è tale che, quand'anche si trattasse di sottostare a qualche sacrificio, io vorrei assolutamente che un tal fatto non si avverasse. Noi, o signori, non abbiamo che a girare lo sguardo a noi dintorno e vedere quale sia l'attività, quali le disposizioni che si danno onde attivare il commercio per la via d'Italia e togliere a noi, se fosse possibile, l'avviamento ai nostri porti.

Sopra quest'argomento io non voglio diffondermi d'avvantaggio; so che un giornale il quale generalmente è assai bene informato delle cose economiche che si passano in un paese a noi vicino, non sono molti giorni scriveva che non è più un mistero, che essa (cioè quella nazione) vedrebbe con piacere andare a monte i progetti che sono fatti per solcare il nostro paese di strade ferrate, e che ha fatto offerte ad Henfrey e ad altri appaltatori di lasciare il Piemonte per occuparsi della strada ferrata dell'Italia centrale, per la cui costruzione esso faceva larghe promesse.

In mezzo a questa attività, che pure è il frutto della prepotenza dell'elemento commerciale, io domando, o signori: vorremo noi indugiare ancora? Siamo noi certi degli effetti a cui questi indugi potrebbero condurci? siamo noi forti da resistere alle loro conseguenze?

Tronco il mio dire. Il commercio è sempre del primo che se lo piglia; ed ai morosi altro non resta mai che il tardo pentirsi di loro ignavia.

PRESIDENTE. Ha la parola il deputato Bolmida.

BOLMIDA. Se l'onorevole presidente potesse ritardarmi la facoltà di parlare sino all'arrivo del signor ministro delle finanze, questo forse farebbe sì che io non avrei più mestieri di chiederla un'altra volta, intendendo io di rispondere unitamente al signor ministro dei lavori pubblici, ed a quello delle finanze.

PRESIDENTE. Non avrei difficoltà ad aderire alla richiesta dell'onorevole preopinante, ma solo mi occorre avvertire che non vi sono intanto altri oratori iscritti contro il progetto.

Una voce. Si mandi a chiamare il ministro.

BOLMIDA. Faccio questa osservazione per non avere a prendere due volte la parola, ed a prolungare così di troppo il presente dibattimento.

AVIGDOR, relatore. Si monsieur le président voulait bien me le permettre, je prendrais dans ce moment la parole.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.
(Entra il ministro delle finanze).

AVIGDOR, relatore. Si la Chambre voulait entendre monsieur Bosso, à présent que monsieur le ministre des finances est arrivé, je lui cède la parole et je parlerai après.

BOSSO. Se mi si permette la parola per un fatto personale, mi valgo dell'opportunità cortesemente offertami.

PRESIDENTE. Il deputato Bosso ha la parola per un fatto personale.

BOSSO. Il signor ministro delle finanze nell'ultimo suo discorso, travisando il senso e la letterale espressione delle mie parole, mi fece dire, rispetto al signor Brassey, che io per nulla valutava la sua abilità e la sua garanzia morale, o per lo meno che io la valutava al disotto delle lire 170 mila a cui egli limitava appunto la differenza fra la prima proposta Feroggio e la seconda proposta del signor Henfrey. Io dichiaro che non ho istituito alcun confronto fra i signori Henfrey e Brassey ed il signor Feroggio, seguendo in ciò ben diversa via di quella tenuta dal signor ministro delle finanze a cui piacque, colla eloquenza che possiede in sommo grado, esaltare i meriti dei primi su quelli del secondo. Io anzi ho ammesso e il sommo ingegno del signor Henfrey e la smodata ricchezza del signor Brassey e la loro garanzia morale, nella quale soltanto ripone fiducia il signor ministro, e seguace delle lezioni e dei principii ogni dì dal signor ministro proclamati di libero smercio, soggiunsi che non pretendeva preferenze nè pel Feroggio, nè per l'Henfrey, nè per altri, ma voleva la concorrenza in tutto e per tutti. E poichè con una digressione che per nulla era applicabile alla questione, il signor ministro parlò poco favorevolmente degli ingegneri nostri concittadini e miei colleghi, citando la costruzione del ponte di Alessandria e della strada di Novi, io debbo respingere il fatto appunto...

CAVOUR, ministro delle finanze, di marina e d'agricoltura e commercio. Non ho mai parlato di essi poco favorevolmente.

PRESIDENTE. Prego il signor Bosso a tenersi nella questione personale per la quale ha la parola.

BOSSO. Intendo di rettificare alcune espressioni dette dal signor ministro, e se mi si toglie la parola mi riservo...

PRESIDENTE. In questo modo si interrompe il corso della discussione. Se vuole addentrarsi nella questione, lo incaricherò per parlare dopo il deputato Bolmida.

BOSSO. Queste cose io le debbo dire per rettificare un fatto che mi è personale.

CAVOUR, ministro delle finanze, di marina e d'agricoltura e commercio. Mi permetta. Io nego altamente di avere detto male degl'ingegneri del paese; e per altra parte osservo che questo non può essere per lei un fatto suo personale. Se vuole, potrà parlare a suo tempo, ed allora io mi farò debito di respingere da me la taccia di queste singolari accuse.

Io potrei poi aggiungere che chi ha detto poco bene degl'ingegneri nazionali è l'ingegnere Bosso, perchè ha notato che l'ispettore generale aveva commesso degli errori. Ma, se veniamo a queste questioni, noi entriamo in una via di personalità che non mi pare punto convenevole.

PRESIDENTE. Non potendo continuare al signor Bosso la parola su fatti che non sono personali, do facoltà di parlare al deputato Bolmida.

BOLMIDA. Io prego la Camera di essermi indulgente, ed a volersi persuadere del mio vivo desiderio che la discussione non debba per causa mia molto prolungarsi. Ho domandato ancora la parola, perchè dopo i discorsi degli onorevoli ministri delle finanze e dei lavori pubblici, ho creduto necessario alcune spiegazioni su quanto essi hanno detto ieri.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici mi ha in certo modo rimproverato perchè, dopo aver promesso di non trattare la parte tecnica, io avessi cercato di dimostrare errori di calcolo, fatti in alcuni punti dall'onorevole ispettore che ha elaborato il rapporto, senza esaminare in complesso questi calcoli, che al certo avrebbero dimostrato come la somma che forse si può ridurre da una parte si sarebbe trovata in compenso dall'altra.

Io ringrazio l'onorevole ministro di aver consentito che nella dimostrazione io non ho commessi errori: in questo io non isperava tanta cortesia. Se non ho esaminato i calcoli nel loro complesso, si è perchè ho creduto che di me molto più altamente parlassero le offerte di ribasso.

L'onorevole ministro disse quindi essere singolare che gli appaltatori dell'interno si fossero presentati soltanto quando era conosciuto il contratto del signor Henfrey, e dopo che egli aveva data una certa pubblicità agli studi autorizzati a proprie spese. Osserverò come quest'argomento non possa aver gran peso, poichè se l'onorevole ministro avesse fatto di pubblica ragione che il Governo aveva intenzione di dare od in appalto od a compagnie l'impresa della strada ferrata di Susa con garanzia, si noti, con garanzia d'interessi, io son persuaso che tanto gli appaltatori del paese, quanto altri appaltatori esteri, malgrado la potenza della società colla quale si trattò, avrebbero prestato il loro concorso, e si sarebbero presentati a proporre condizioni più vantaggiose. Ma nessuno potrà mai sostenermi che si potesse indovinare che il Governo avesse in pensiero di accordare una garanzia nel dare ad appalto od a compagnie la strada di Susa. Io non voglio criticare l'operato del Governo, voglio soltanto constatare il fatto, onde si vegga quanto è poco fondato il dire che gli appaltatori dell'interno sorgano soltanto perchè il contratto è conchiuso. Questa, a' miei occhi, non è una buona ragione. Conseguente a quanto ho detto di non voler intrattenere lungamente la Camera, io non rivolgerò più che due parole all'onorevole signor ministro delle finanze.

Nell'esordire dell'eloquente suo discorso di ieri, egli mi dicesse un elogio ed un rimprovero: io credo di non meritare nè l'uno nè l'altro. Non credo di meritare il rimprovero fattomi, di non aver mai presa la parola nelle discussioni delle questioni nelle quali mi trovava perfettamente d'accordo con lui; se in quelle discussioni io avessi voluto prender la parola dopochè la Camera aveva udita la molto più autorevole dell'onorevole ministro io non so a che cosa avrei potuto giovargli, e non avrei fatto altro che far perdere un tempo prezioso alla Camera.

In quanto all'elogio che egli con tanta cortesia ha voluto fare del mio discorso, io stimo che se in esso vi fu qualche cosa di buono, tutto lo trasse dalla bontà intrinseca del progetto della Commissione, ma non dal modo con cui io l'abbia saputo esporre.

L'onorevole ministro colla sua solita abilità ieri ha cercato di portar la questione sopra un più vasto terreno, sul quale io son così convinto di non essere da tanto da poterlo seguire, che non lo tenterò neppure, tanto più che non reputo veramente opportuno di farlo in questa discussione. Mi permetterà tuttavia di osservargli che egli ha un poco esagerato quanto io aveva detto riguardo alla importanza della strada di Susa. Io ho detto che questa strada di per se stessa, finchè fosse fatta anche la strada al di là del Moncenisio, non poteva avere una grande importanza. Io son pronto a riconoscere che forse mal mi apponeva nel credere che non convenisse servirsi per le mercanzie della strada da Susa a Torino, ma questo non cambia in niente le conclusioni del mio ragiona-

mento, perchè questo proverebbe soltanto che questa strada avrebbe il traffico delle mercanzie che oggi si trasportano col mezzo delle *carrioles*, ma non ne verrà che con questa strada di ferro se ne aumenti l'importanza.

Io poi non posso ammettere quell'impegno morale che il Governo crede di aver preso a questo riguardo col signor Henfrey, poichè l'articolo 47 del capitolato dice: « Che se l'appaltatore non adempie all'obbligo col versamento della cauzione nel periodo di due mesi, egli si trova assolutamente libero e sciolto da qualunque obbligo. »

Se il Governo ha messo questa condizione, se l'appaltatore l'ha accettata, questo vuol dire che ha rinunciato egli stesso a qualunque impegno morale, e che non riconosce che il Governo ne abbia veruno; chè, se fosse altrimenti, egli si sarebbe servito di un mezzo facile, che era quello di prestare la cauzione subito, d'impegnarsi per tal modo immantinente; non avendolo fatto, egli si tenne disimpegnato, e lo è ancora al giorno d'oggi, cosicchè se voi sancite il contratto fatto dal Ministero, non per questo l'impresario è obbligato ad adempierlo; egli dietro l'articolo 47 del capitolato non ha obbligo alcuno sino allo spirare dei due mesi, cioè sino a che dia la sua cauzione, dimodochè se per avvenimenti imprevedibili, per circostanze eccezionali questo contratto, che non è cattivo per lui, venisse ad essergli sfavorevole, egli non ha che a ritirarsi; non ha a sborsare somma veruna.

Io non dico questo per fare la critica al contratto, non per far la critica al Governo, ma solo per provare come per parte dell'appaltatore non vi sia impegno alcuno.

L'onorevole signor ministro delle finanze ha poi nella conclusione del suo discorso fatto appello alla Camera invitandola ad accettare il progetto ministeriale pella considerazione che, ove questo progetto fosse rigettato, ciò potrebbe produrre una cattivissima impressione all'estero, e recare scapito al nostro credito, perchè si vedrebbero allontanati in questa maniera così potenti intraprenditori, così potenti capitalisti, e questo non potrebbe che nuocerli nel credito, in Inghilterra soprattutto.

Io accetto la conclusione del signor ministro, soltanto io la prendo in senso affatto opposto, e dico che, ove voi accettaste il progetto del Ministero, questo non potrebbe che fare un pessimo effetto all'estero, perchè dimostrerebbe che il nostro paese non è nel caso di fornire i mezzi necessari per un'opera così piccola in paragone delle opere immense che per tutto si fanno in istrade ferrate, e che siamo forzati a fare un sacrificio immenso per aver capitali dall'estero, la qual cosa io non vedo, come non avrebbe a nuocere al nostro credito all'estero.

Io dunque prego la Camera a voler riflettere che quinnonsi tratta d'un'opera immensa, si tratta relativamente di un'opera piccolissima, perchè se noi riflettiamo che, in confronto di quanto ci ha detto l'onorevole ministro delle finanze, di tutte le strade che egli progetta di fare, e con molto senno, questa non è che una piccolissima parte, potremo facilmente persuaderci del pericolo a cui andiamo incontro coll'adozione di questo progetto.

Nel nostro paese possiamo avere appaltatori, se non così potenti, però più che sufficienti per assumersi questa impresa, e far concorrenza agli esteri.

Badi la Camera che, se fin da principio noi adottiamo questa eccitazione per pubblico concorso, questa invece di allontanarci gli appaltatori, come crede l'onorevole ministro, ne farà venire molti di più, e anche di quelli non meno potenti degli attuali intraprenditori che ci vogliono far pagare un po' caro questo loro concorso. Epperò adottando il progetto

della Commissione voi risparmierete al paese un non lieve sacrificio.

MENABREA. Messieurs, au commencement de la discussion je croyais réellement que les orateurs dans leurs discours se seraient bornés à examiner la question proposée par le Gouvernement, c'est-à-dire le système de concession à adopter pour l'établissement du chemin de fer de Turin à Suse.

Mais comme plusieurs orateurs, entr'autres l'honorable monsieur Valerio et l'honorable monsieur Lions, ont soulevé des questions beaucoup plus graves, et ont d'abord examiné le point de savoir quelle était la meilleure direction à donner à la ligne du chemin de fer à travers les Alpes, il est nécessaire que j'aborde également cette question.

Je suis intimément convaincu que notre pays ne peut sortir des difficultés financières dans lesquelles il se trouve sans que le Gouvernement ne donne le plus grand développement possible aux travaux publics et à cette partie des travaux publics que j'appellerai productive, c'est-à-dire aux chemins de fer. Je crois donc essentiel, pour la prospérité de notre pays de pousser avec toute l'activité possible l'achèvement des grandes lignes déjà entreprises, et surtout de songer à franchir les Alpes.

Cela posé, il s'agit de savoir où et comment il sera plus convenable de les franchir.

Ici se présentent différentes opinions. Il est évident que les personnes, plus spécialement préoccupées par l'idée du commerce que peut faire Gènes avec l'Allemagne et la Suisse, pensent à franchir les Alpes du côté du Grimsel, et que d'autres au contraire, songeant aux intérêts du pays, à l'union nécessaire de la Savoie avec le Piémont, et aux relations commerciales qui depuis si longtemps existent entre la France et nous, croient devoir donner la préférence à la ligne de Turin en Savoie qui conduit d'une part à Genève, et de l'autre à Lyon et Paris. S'il s'agissait donc de discuter sur la préférence à accorder à ces deux lignes en supposant qu'elles se trouvaient dans des conditions d'exécution identiques, je crois qu'il n'y aurait nullement à hésiter; elle devrait être donnée à la ligne de la Savoie.

Il est certain que le commerce de Gènes est de la plus haute importance pour le pays tout entier. Mais la province de Gènes n'est pas seule; il y en a aussi d'autres, qui ont également droit de prendre part aux bénéfices de l'Etat.

Ces provinces sont le Piémont d'un côté, la Savoie de l'autre. Gènes a déjà eu largement sa part avec le chemin de fer construit au dépens de l'Etat. Je suis loin de me plaindre; bien loin de là, je me réjouis de tous les avantages qui peuvent être faits à cette métropole de notre commerce.

Mais aujourd'hui est venu le tour de songer d'un côté au Piémont, de l'autre à la Savoie.

Jusqu'à ce jour, la Savoie a payé, comme les autres parties de l'Etat, son tribut de sacrifices qu'exigeaient les circonstances, et cependant rien encore ne lui a été accordé. Un seul moyen existe aujourd'hui de la dédommager de ces sacrifices et de ceux qu'elle peut encore être appelée à faire, c'est l'exécution d'une ligne de chemin de fer qui la mette en rapport plus direct avec le Piémont; ceci est de toute justice.

Cette question est du reste très-importante à plus d'un égard. Elle l'est non seulement sous le rapport économique, commercial, mais encore sous le rapport politique. L'union des deux contrées de la Savoie et du Piémont est essentielle à la prospérité des deux pays. Par là d'un côté la Savoie conserve sa nationalité par le maintien de son antique union avec le Piémont, de l'autre côté le Piémont y trouve des garanties d'indépendance.

En effet, messieurs, l'indépendance de ces provinces n'est assurée qu'autant que le drapeau de l'Italie flotte au delà des Alpes; le jour où l'étranger quel qu'il soit, français ou german, couronnera la cime de ces montagnes, ce jour dis-je, effacera le dernier vestige de l'indépendance italienne.

Je crois donc que la question actuelle est une question non seulement d'un intérêt matériel considérable, mais encore une question politique de la plus haute importance.

Indépendamment de ces considérations, la question de préférence à donner à la route de chemin de fer de Turin à Suse, est résolue d'elle-même par les difficultés que présentent les autres directions.

Certes, la route par le Grimsel, est une ligne très-importante pour Gênes et le Lac-Majeur. Cette ligne assurerait, il est vrai, une communication prompte et rapide au delà des Alpes et donnerait une nouvelle vie à notre commerce avec les provinces germaniques; mais, l'on ne peut se dissimuler les difficultés immenses qui se présentent dans ce projet. Dans une séance de l'année dernière, j'ai déjà eu l'occasion, messieurs, d'exposer à la Chambre la nature de ces difficultés, et c'est à cette époque que M. le ministre des travaux publics a nommé une Commission d'ingénieurs pour les examiner.

Il peut se faire néanmoins que ces difficultés qui semblent insurmontables aujourd'hui soient résolues demain par les progrès de la science.

Mais, le chemin du Grimsel, pas plus que celui du Luckmanier, ne semblent point, pour le moment, effectuels.

Espérons que le temps viendra où les difficultés seront vaincues; mais puisque, pour le moment, elles ne peuvent l'être, il est nécessaire, afin de sortir de l'impasse dans laquelle nous nous trouvons, de songer à une autre direction.

Il y a, du reste, une nation qui y est plus intéressée qu'aucune autre, et même que nous, à ce que ces lignes s'exécutent: c'est l'Angleterre. Elle a un intérêt immense à ce que la route du Grimsel, surtout, soit construite, puisqu'elle fait partie de la ligne la plus courte entre Malte et Londres, et fournit ainsi à cette métropole une communication rapide avec l'Inde, tout-à-fait indépendante de la France et des grandes puissances d'Allemagne.

Par conséquent, ne nous préoccupons pas trop de cette ligne; soyez persuadés, messieurs, que les Anglais s'en préoccupent assez pour nous, et que, le jour où elle sera jugée possible, elle s'exécutera; car l'Angleterre sera la première à faire des sacrifices dans ce but.

Du reste, je suis bien aise d'apporter en cette question l'opinion d'un ingénieur illustre qui croit que la ligne de chemin de fer à travers le Mont-Cenis est, pour le moment, la seule convenable.

Voici comment il me manifeste son opinion, dans une lettre en date du 18 octobre 1851. (*Legge*)

« 24 Great Georg Street Westminster, 18 octobre 1851.

« Cher monsieur,

« Me référant à votre conversation au sujet du système à adopter pour les chemins de fer suisses, que j'ai examiné et sur lequel j'ai fait un rapport l'année dernière, je pense qu'il ne peut pas y avoir de doute que l'établissement que vous proposez d'un chemin de fer à travers la Savoie, soit de Genève par Chambéry et le Mont-Cenis, est hautement désirable. Ayant examiné plusieurs passages à travers les Alpes dans la vue de former une communication avec l'Italie, je suis d'opinion que le Mont-Cenis est non seulement

le plus praticable, mais aussi la position la mieux calculée pour obtenir un grand mouvement (à large trafic).

« Je suis votre sincère

« Signé: ROBERT STEPHENSON. »

Telle est, messieurs, l'opinion d'un ingénieur des plus distingués qui a bien étudié la question. Le passage du Grimsel, n'est pas seulement difficile, mais il est actuellement presque économiquement impossible. En conséquence, il faut que nous tâchions de passer les Alpes dans la direction que la nature présente comme la plus facile. Or cette direction est celle du Mont-Cenis.

Cependant je dois répondre quelque chose aux objections de messieurs Valerio et Lions. L'honorable député Lions a, sans contredit, soulevé une question très-grave sous le point de vue stratégique. Mais monsieur le ministre des travaux publics a fait connaître lui-même que cette considération n'avait pas échappé au Gouvernement; et même je puis dire qu'il a toujours été question de faire une route stratégique par la vallée d'Aoste et la vallée de la Tarantaise.

Mais des difficultés très-grandes se sont présentées même pour une route ordinaire; ces difficultés grandissent dans des proportions colossales, lorsqu'il s'agit d'un chemin de fer, ainsi que l'a déclaré M. le ministre des travaux publics.

Du reste, il est à observer que le trajet par les provinces d'Aoste et de la Tarantaise serait beaucoup plus long pour arriver à Genève et à Lyon que par la voie du Mont-Cenis. De Turin à Lyon en passant par Aoste il y aurait 56 kilomètres de plus que par le Mont-Cenis; et de Turin à Genève, en passant par la vallée d'Aoste et la Tarantaise, on trouve 16 kilomètres de plus qu'en passant par le Mont-Cenis.

Ces chiffres sont importants, parce qu'en général le commerce cherche à suivre le chemin le plus court; et certainement le chemin du Mont-Cenis étant le plus court et le moins dispendieux, il est sûr que le commerce le préférera toujours.

D'ailleurs, il y a encore une autre considération qui ne doit pas nous permettre d'hésiter à cet égard. C'est que nous ne sommes pas à même de faire à nos frais tous nos chemins de fer. Il faut que nous appellions à notre secours les capitaux étrangers, et il est tout naturel que les capitaux ne se porteront que sur les routes qui présenteront le plus d'avantages. Il est donc incontestable que, si la route stratégique de la vallée d'Aoste peut être importante pour la défense, elle n'a que peu de valeur pour le commerce.

Du reste, si la ligne du Mont-Cenis compromettrait d'une manière évidente notre sécurité, il y aurait encore à examiner si l'on devrait sacrifier à la défense militaire l'intérêt commercial de notre pays. Mais ici ce n'est pas le cas de faire cet examen, attendu qu'il est certain que la construction d'un chemin de fer par la vallée d'Aoste ne change nullement notre position militaire.

Au-dessus de Modane se trouve le fort de Lesseillon qui empêche le passage de la partie supérieure de la vallée de l'Arc; la partie inférieure de la vallée est de sa nature exposée aux attaques de la France. Or, personne n'ignore que rien n'est plus facile que de rendre hors de services un chemin de fer, et de le rendre impraticable à l'ennemi qui s'en serait emparé; or, comme le chemin de fer de la vallée de Maurienne se ferait latéralement à la route existante, il est clair que la condition actuelle des choses sous le rapport de la défense resterait la même.

Après avoir démontré que la préférence à donner à la ligne qui doit traverser les Alpes est pour la route de Turin à Suse et à la frontière par le Mont-Cenis, il faut examiner les

moyens d'exécution que l'on peut employer. Or, dans les moyens d'exécution, il faut songer à deux choses, d'abord à l'argent, ensuite au système de construction.

Quant à l'argent, il est certain que notre position financière n'est pas tellement florissante que nous puissions nous fonder sur nos seules forces pour faire face aux frais de ces travaux.

En conséquence nous sommes obligés ou d'accepter le concours des compagnies ou de faire des emprunts. Si l'on a recours à des emprunts, c'est lorsque le Gouvernement veut construire lui-même ainsi qu'il a fait pour le chemin de Turin à Gênes, où l'on a adopté en général le système d'exécution à corps, système dispendieux, mais que l'on a suivi dans le cas spécial du chemin de Gênes, pour plusieurs motifs et surtout à cause des difficultés que présentent les vallées à parcourir.

Sans doute, le Gouvernement construit mieux que les compagnies ordinaires; mais aussi c'est à plus grands frais. Aussi, sous le rapport de l'économie, est-il préférable de confier la construction à une compagnie.

Outre les systèmes d'exécution à mesure, à corps, en régie, qui laissent retomber sur le Gouvernement toute la responsabilité des travaux, il y a encore le système de construction à forfait. La construction des travaux à forfait exige qu'il y ait un projet; mais il n'est pas convenable que le Gouvernement fournisse lui-même le projet; c'est à la compagnie qui se charge de la construction à le présenter; c'est elle qui en assume la responsabilité, et toutes les chances du travail tombent à la charge de la société elle-même.

Nous voyons donc qu'il n'y a pas à hésiter sous le rapport économique sur la manière de procéder pour exécuter le chemin de fer de Turin à Suse. C'est le système à forfait, c'est celui que le Gouvernement a adopté.

Ici se présente une circonstance qui, peut-être, a influé d'une manière assez notable sur les engagements que le Gouvernement a pris.

Le Gouvernement a considéré le chemin de fer de Turin à Suse comme le prolongement du chemin de fer de Gênes à Turin.

Par cela seul l'exploitation de cet embranchement devait donc être faite par l'administration même qui exploite le chemin de Gênes, ce qui procure une économie dans le matériel et dans le personnel, et de plus évite la construction d'une station à Turin, car la station du chemin de fer de Gênes servira également pour celui de Suse.

D'ailleurs, il y a encore une autre considération qui est assez importante et qui n'a pas été abordée, ce me semble, par aucun des orateurs qui m'ont précédé. C'est que le tronçon de chemin de Turin à Suse doit être considéré comme le premier anneau de la grande ligne qui doit conduire au-delà des Alpes.

Cette grande ligne n'est pas encore construite et l'on ne sait pas encore à quelles conditions elle le sera. Il était donc nécessaire que le Gouvernement se réservât l'avenir, afin de pouvoir se rattacher aux parties qui seraient construites au-delà des Alpes, mettre de l'unité dans le service de toute la ligne, et éviter les inconvénients qui pourraient surgir. Il a donc agi rationnellement en conservant l'exploitation de la ligne de Turin à Suse.

Ces circonstances me semblent rendre raison des différences qui peuvent exister entre la concession faite par le Gouvernement dans cette circonstance et celle qui ont eu généralement lieu dans d'autres pays.

Voilà donc expliquée la nature du contrat que le Ministère

a fait avec les soumissionnaires, qui ne sont réellement que des entrepreneurs à forfait, auxquels on n'a point laissé l'exploitation parce que cela n'était guère convenable.

Maintenant je dois dire quelque chose sur le système financier que le Gouvernement a adopté pour l'exécution de ces travaux.

En entrant ici dans la question de finances, je demande bien pardon d'avance aux honorables messieurs Avigdor et Bolmida si je vais dire quelques hérésies; je sais que je suis un profane; je veux toutefois exprimer mon opinion.

On sait que d'après le projet du Ministère l'Etat doit payer la moitié des frais en argent, et l'autre moitié en rentes 4 1/2 pour cent. On lui reproche d'avoir, pour ainsi dire, créé un nouveau papier qui va entrer en circulation en concurrence avec nos autres effets publics.

Peut-être, en thèse générale, a-t-on raison (je ne veux pas discuter la chose en ce moment); mais, dans le cas particulier dont il s'agit, je crois que le Gouvernement a bien fait.

Je regarde le chemin de fer de Turin à Suse comme un chaînon de la grande ligne, qui partant de Venise doit bientôt rejoindre Milan, Novare, Turin, de là franchir les Alpes, et se diriger d'un côté sur Genève, et de l'autre sur Lyon et Paris.

Notez que la plus courte distance de Lyon à Turin passe par la ligne de Suse. Ainsi, ce chemin, cet anneau qui aujourd'hui ne semble avoir qu'une faible valeur commerciale, peut bientôt en acquérir une très-importante, puisqu'il fera partie de la plus grande ligne qui traversera la France et l'Italie. Or, des actions qui aujourd'hui seront à bas prix peuvent dans peu de temps s'élever à un taux considérable.

Cela posé, j'en reviens à mon argument principal: nous ne sommes pas capables de construire nous-mêmes les différents chemins; nous avons besoin de capitaux étrangers. Il faut donc les appeler et nous mettre en rapport avec eux.

Or, si les actions du chemin de Suse sont négociées à la Bourse de Londres, il est clair que les capitalistes anglais porteront leur attention sur cette ligne; et il peut fort bien arriver que les détenteurs de ces mêmes actions, prévoyant la valeur qu'elles sont susceptibles d'acquérir, viennent eux-mêmes concourir plus volontiers et avec plus d'avantage pour l'Etat à la construction du chemin au-delà des Alpes, et apporter ainsi leur puissant appui à l'achèvement d'un réseau qui serait, sans contredit, un des plus importants de l'Europe.

Comme j'ai eu l'honneur de le dire, je ne suis point financier, et je prie MM. Bolmida et Avigdor d'être indulgents à mon égard, si dans ce que je viens de dire, j'ai péché contre les principes de la finance.

Maintenant, messieurs, je viens à l'examen du rapport de la Commission. Monsieur Bolmida a vivement attaqué le projet du Ministère et surtout la manière dont le projet de construction avait été examiné par les ingénieurs du Gouvernement. J'admets en thèse générale, comme le disait M. le ministre des travaux publics, que l'on ne peut pas obliger le Gouvernement à faire acquisition de toutes les études de lignes de chemins de fer qu'il plairait à des compagnies de faire. Toutefois, relativement à la ligne de Turin à Suse, je crois que le Gouvernement aurait bien agi en adjoignant quelques-uns de ses ingénieurs pour suivre les études de la compagnie et se mettre ainsi à même de juger de leur exactitude; il aurait pu ainsi s'assurer des moyens de contrôler les bases des propositions présentées par la compagnie elle-même. En procédant ainsi le Gouvernement n'aurait fait que gagner; car

d'un côté on aurait donné une satisfaction au public, et d'autre part on se serait mis à même de mieux juger du projet.

Toutefois, tout en regrettant que M. le ministre n'ait pas pris ces précautions, je ne crois pas que l'on puisse procéder ainsi que l'ont fait messieurs Bosso et Bolmida pour déduire le prix de revient probable du chemin de fer. Ce n'est pas en examinant quelques profits, en prenant quelques prix de matériaux, que l'on peut calculer d'une manière exacte la valeur d'un travail tel qu'un chemin de fer; pour cela, il faut, pour ainsi dire, revoir le projet tout entier, entrer dans tous ses détails, et ceux qui sont ingénieurs savent combien, même avec toute l'attention imaginable, l'on peut commettre d'erreurs d'omission.

Dans le cas actuel, il n'y a que la voie de comparaison qui puisse faire juger de la convenance économique d'un projet. Des constructions analogues à celles dont il s'agit ont déjà été exécutées sur toute la surface de l'Europe; par conséquent, les éléments de comparaison puisés dans les ouvrages existants sont suffisants pour faire apprécier avec une certaine exactitude la valeur d'un chemin de fer placé dans des circonstances identiques. C'est, je crois, ce qu'a fait l'ingénieur du Gouvernement. D'après ces comparaisons, il a été démontré que la route de Turin à Suse ne reviendra pas extrêmement chère, puisqu'elle coûtera environ 110 mille francs par kilomètre, ce qui est au-dessous du prix du plus grand nombre des chemins de fer de l'Europe.

Je ne veux pas dire, pour cela, que la compagnie n'aura pas un gain convenable dans cette entreprise; mais comme qu'il en soit, on ne peut nier que la dépense ne semble pas exorbitante.

Ainsi, je ne suivrai pas le système de messieurs Bosso et Bolmida, au moyen duquel il serait possible d'arriver à des résultats complètement différents des leurs; je me borne à constater que la ligne proposée est au nombre de celles qui, proportionnellement, coûteraient le moins.

Si les choses en étaient restées à ce point, les propositions de M. Henfrey auraient été acceptées sans de grandes contestations, j'en suis sûr; mais, depuis lors, deux incidents sont venus compliquer la question: ce sont les propositions successives de M. Feroggio, d'une part, et de messieurs Mombrun et Plagnol de l'autre. Ces propositions ont pour but d'exécuter le chemin de fer à des conditions moins onéreuses que celles demandées par la société Henfrey,

Je laisse à part, pour le moment, l'examen de ces propositions; mais, en écartant toute question personnelle, j'appelle l'attention de la Chambre sur les faits qui se passent d'habitude dans les grandes entreprises. Souvent, au moment où l'on croit avoir conclu une affaire, surgissent de nouveaux concurrents qui se présentent avec des conditions en apparence plus avantageuses que celles auxquelles on était sur le point de souscrire; ces propositions, quelquefois, sont sérieuses; d'autres fois, et le plus souvent, elles ne le sont pas.

Ainsi veut-on empêcher ou retarder l'exécution d'un travail important? On lance un meilleur enchérisseur. Veut-on écarter des capitalistes étrangers, afin de rester maîtres de la place? C'est encore le même moyen qu'on emploie. Quant aux bons que l'on présente comme garantie, circonstance qui semble avoir produit un certain effet sur la Chambre, souvent ils sont appuyés sur des conditions qu'il est facile d'é luder et deviennent ainsi une garantie illusoire.

Ce que je viens de dire prouve la nécessité de bien se mettre en garde contre les pièges que la spéculation est toujours si facile à tendre.

Cela dit, j'arrive à la proposition de M. Feroggio; certainement, messieurs, je la prends très au sérieux: M. Feroggio est un homme très-honorable et qui a exécuté de très-grands travaux avec une intelligence et une habileté rares. Je considère le rabais de 170 mille francs comme une offre d'importance, et au premier abord cette proposition semble très-acceptable; mais en y réfléchissant un peu on conclut autrement; en effet cette acceptation entraînerait nécessairement un retard dans l'exécution du chemin de fer, et ce retard est ce qu'il faut avant tout éviter. Je ne mets nullement en doute et la bonne volonté et l'intelligence de celui qui fait cette proposition; je ne conteste nullement l'habileté de nos ingénieurs, ils en ont donné trop de preuves, et si l'on pouvait douter de leur mérite, je n'aurais qu'à citer l'éloge qu'en a fait l'illustre Stephenson qui, après avoir visité les admirables travaux du chemin de fer de Gènes, dit en s'adressant au directeur de ces travaux: « En fait d'art et d'élégance nous avons peu de chose à comparer à vos ouvrages; comme construction nous n'avons rien de supérieur. »

Mais savez-vous ce qui manque? C'est l'organisation des compagnies de construction telles qu'elles existent en Angleterre. Ces compagnies, réunissent en même temps les capitaux, les ingénieurs, les administrateurs, les ouvriers; de plus elles sont en rapport avec les grandes fabriques qui leur fournissent directement toutes les machines, tout le matériel nécessaire; organisées de cette manière ces sociétés sont capables d'exécuter promptement de grandes choses, tandis qu'il en est tout autrement de notre pays, où elles sont à constituer de toutes pièces, où elles sont obligées de se servir d'intermédiaire soit pour les capitaux soit pour les fournitures, et doivent nécessairement éprouver dans leurs opérations des retards qui sont toujours au détriment de la chose publique.

M. le rapporteur a cité l'exemple de la France; je le citerai à mon tour pour prouver que lorsqu'on a une société qui exécute des travaux à des conditions raisonnables et qui présente des garanties de capacité et d'exactitude, il faut s'y tenir si l'on veut faire quelque chose. En effet, pendant quinze ans en France on a disputé sur les meilleurs systèmes à suivre pour l'exécution des chemins de fer; en un mot, on discutait et l'on ne faisait rien ou peu. Il y a fallu une révolution et une dictature pour mettre fin à toutes ces discussions; là aussi on voulait exclure les sociétés étrangères, et pourtant il a fallu bien des années avant qu'une société française fût assez fortement constituée pour être à même d'exécuter un chemin de fer. Maintenant elle a appris; les éléments nécessaires à la formation de ces sociétés ont été créés, et les choses aujourd'hui peuvent marcher. Il en sera de même chez nous avec le temps. Ce que je viens de dire a pour but de prouver que souvent on croit être à même de faire et que les forces font défaut à la bonne volonté.

D'où je conclus que difficilement M. Feroggio serait en état de procéder à l'exécution du chemin de fer de Suse aussi promptement que la compagnie Henfrey, que tout retard est une perte qui doit être largement évaluée en argent, et par conséquent, malgré les avantages que semble offrir la proposition Feroggio, je serai disposé à passer outre.

La proposition de messieurs Mombrun et Plagnol offre un rabais encore plus considérable que celui de M. Feroggio, il va à plus de 600 mille francs. Ces messieurs me sont inconnus, et j'ignore ce que leur proposition peut avoir de sérieux; mais je fais observer qu'ils demandent trois ans pour construire le chemin de fer, tandis que la compagnie Henfrey n'en demande que deux. Cette différence de temps est aussi, à mes

yeux, un obstacle très-grave à l'acceptation de cette proposition. Une année de retard est aussi une perte réelle pour le pays, et pour vous en donner la preuve, considérez seulement les marchandises qui circulent sur la route de Turin à Suse. On peut évaluer à 8 francs le prix du transport d'une tonne de marchandise le long de cette route, tandis que, lorsque le chemin de fer sera construit, le prix de transport pourra être réduit à 5 francs au moins, ce qui fera une différence de trois francs par tonne sur le simple prix de transport de Turin à Suse. Le nombre de tonnes qui circule actuellement est bien au-dessus de 20 mille; sans doute, toutes ne profiteront pas du chemin de fer, mais il y en aura une certaine quantité; ajoutons à cela l'économie pour les voyageurs, et l'économie de temps, vous verrez qu'une année de retard dans la construction de la ligne est une perte qui compense en partie les avantages que la proposition Mombrun semble présenter. D'ailleurs, souvenons-nous qu'en fait de chemins de fer *faire vite c'est, en général, faire bien et à bon marché*, car ce que l'on peut sembler payer de plus d'un côté, est largement compensé d'un autre.

Il me reste encore à parler du projet de la Commission. Je ne dirai rien de la substitution d'une émission de rentes qu'elle fait à l'émission d'actions des chemins de fer, proposée par le Gouvernement. On a déjà démontré les inconvénients de ce système, qui aurait entre autres celui d'influer d'une manière fâcheuse sur le cours actuel de nos rentes. Je me bornerai à faire quelques observations sur le mode d'exécution des travaux que semble proposer la Commission.

Il résulte de son projet que c'est le Gouvernement lui-même qui se chargerait de l'exécution des chemins de fer, soit directement, soit en la donnant à corps. J'ai démontré les inconvénients de ces deux systèmes, et je crois avoir prouvé que dans le cas actuel la préférence devait être pour l'exécution des travaux à forfait.

La Commission semble aussi conseiller l'adjudication aux enchères publiques. Ce système qui peut avoir ses avantages pour certaines fournitures et qui est généralement adopté, parce qu'il décharge l'administration de toute responsabilité, est, à mon avis, le plus funeste de tous, surtout lorsqu'il s'agit de travaux qui exigent des capitaux, de l'intelligence et de la probité. Il n'est pas rare de voir se présenter aux enchères des gens qui tiennent à obtenir l'adjudication par des forts rabais non pas pour exécuter sincèrement leurs engagements, mais pour chercher des prétextes de réclamation contre le Gouvernement, réclamations qu'ils ont toujours l'art de faire tourner à leur profit. Ce sont alors les avocats, les procureurs et les experts qui absorbent une partie des fonds qui auraient dû être destinés aux travaux qui chôment ou qui se font mal. Les ingénieurs peuvent dire quel fléau est un mauvais entrepreneur, et les mauvais entrepreneurs sont toujours fournis par les enchères publiques. L'avocat patrimonial du Gouvernement pourrait dire à quel nombre énorme s'élèvent les procès suscités par les entrepreneurs. Aussi en Angleterre, où l'on sait faire les choses, on admet bien la concurrence jusqu'à un certain point pour les travaux publics d'importance, mais on ne traite qu'avec les compagnies et les hommes honorables, qui présentent non seulement des garanties pécuniaires, mais encore des garanties de moralité et d'intelligence.

Je repousse donc de la manière la plus absolue le système des enchères publiques, surtout dans un travail aussi important que celui de la construction d'un chemin de fer à forfait.

D'après ce que je viens d'exposer l'on peut bien conclure

que je donne la préférence au projet du Gouvernement sur celui de la Commission: je la lui donnerai même d'une manière absolue sans l'incident des propositions faites postérieurement à la présentation du projet de loi. Quoique j'aie déjà fait paraître mon avis à ce sujet, je ne puis néanmoins me dissimuler que cette circonstance a produit une certaine sensation dont il est nécessaire de tenir compte. C'est pourquoi je ferai une proposition basée sur les motifs suivants.

Il a été démontré que parmi tous les systèmes de construction des chemins de fer le système de construction à forfait par voie de concession privée était préférable et celui qui présentait le plus de garanties. Or le Parlement n'est pas un corps technique apte à juger les détails d'un chemin de fer, il peut en approuver la direction, et établir les conditions générales auxquelles il doit satisfaire; le Parlement n'est pas administrateur, il ne peut donc juger, du plus ou moins de capacité, du plus ou moins de garantie que peut présenter un concessionnaire; le Parlement n'a pas les moyens d'apprécier la valeur relative des diverses offres qui peuvent être faites; tout cela appartient essentiellement aux agents responsables du pouvoir. Il en est de cette question comme de celle de l'émission de rentes. Le Parlement discute la convenance de l'émission de rentes à créer, et confie au Ministère les négociations nécessaires dans ce but; les opérations se font sous la responsabilité même du Ministère. Un système analogue me semble convenable lorsqu'il s'agit de concession de chemin de fer. Le Parlement ne doit point assumer la moindre responsabilité à cet égard, il doit juger de la convenance et des conditions principales, rien de plus, le reste appartient au ministre.

Différemment qu'arrive-t-il? Si les choses réussissent bien, c'est le Ministère qui a tout le mérite; si les choses vont mal, le Ministère ne manque pas de s'abriter derrière le vote du Parlement. Dans des questions aussi graves il faut que le principe de la responsabilité des ministres s'applique dans toute sa plénitude.

Je voudrais donc laisser au ministre la responsabilité du choix du concessionnaire du chemin de fer de Turin à Suse, en partant des bases fixées dans le projet Henfrey.

La nécessité de ce chemin est incontestable, l'urgence en est démontrée, car le retard de quelque mois peut en renvoyer l'exécution à une époque indéfinie; il suffirait pour cela d'une crise, d'un événement imprévu qui troublât le calme dont jouit actuellement l'Europe; il n'y a plus à hésiter, il faut faire, et le plus vite sera le mieux.

C'est sous l'empire de ces considérations que j'ai l'honneur de faire la proposition que je vais lire; je ne l'ai pas communiquée à messieurs les ministres, je ne sais s'ils l'accepteront, mais elle est fondée en raison et a pour but de faciliter la solution des difficultés qui ont surgi dans le cours de cette discussion.

Voici ma proposition:

Art. 1. È data facoltà al Governo di concedere la costruzione a sorte della strada ferrata da Torino a Susa, giusta le basi del progetto presentato dalla compagnia Brassey, Jackson ed Henfrey.

Detta concessione sarà fatta alle migliori condizioni possibili, avuto riguardo alle garanzie di esecuzione ed alla spesa. Queste condizioni non saranno meno vantaggiose di quelle proposte dalla compagnia anzidetta nei capitoli in data del 17 marzo 1852, e nella lettera del signor Henfrey in data del 17 aprile 1852.

Art. 2. La strada dovrà essere ultimata e compiuta nel

termine di due anni dalla data dell'approvazione della presente legge.

Art. 3. Il Ministero renderà conto al Parlamento del suo operato.

Je ferai encore une observation qui est, ce me semble, très-importante. Il faut songer au cas où il faudrait établir une double voie. Je pense qu'elle deviendra nécessaire lorsque le prolongement de la ligne aura lieu au delà des Alpes. Il serait par conséquent essentiel de prévoir cette circonstance dans les stipulations que le Ministère pourrait entamer.

PRESIDENTE. Siccome la Camera è in numero, pongo ai voti l'approvazione del processo verbale della tornata precedente.

(È approvato.)

La parola è all'onorevole Mellana.

MELLANA. Con molta sapienza la Camera volle trattata ampiamente questa questione, e veramente essa meritava una così approfondita discussione, non per rispetto al breve tronco di strada ferrata del quale si tratta, quanto pei precedenti che con questo voto si potrebbero stabilire.

Cionulladimeno io non credo mio debito di discendere su tutti i punti sui quali essa venne tratteggiata dai singoli oratori, sia perchè sarebbe troppo ardua impresa, sia perchè correrei pericolo di ripetere il già detto (e questo non è mio costume), sia perchè la discussione volgendo al suo termine, fa duopo di richiamarla sul suo vero terreno. Se le digressioni e sui veri sistemi, e sulle varie teorie finanziarie, e sulle apprezzazioni tecniche, furono fin qui buone per ispargere maggior luce sulla questione, ora però che si avvicina allo scioglimento, bisogna richiamarla a suoi semplici principii, onde il voto sia chiaro, ed aperta la responsabilità che sta per assumere la Camera.

Ecco quali sono i termini della questione: 1° deve ora lo Stato assumersi il carico di una ferrovia fra Torino e Susa? 2° Nel caso affermativo, può essa, la Camera, accettare il progetto ministeriale a petto delle più convenienti offerte che furono ad essa presentate? In una parola, possiamo noi negare la pubblicità e rifiutare la concorrenza?

Ma prima di entrare a trattar questi due punti ai quali io restringerò il mio dire, sento il bisogno di far presente alla Camera come mi abbia recato grave sorpresa il vedere la tenacità colla quale il Ministero si contiene in questa questione.

Io aveva sempre veduto e sentito, che nei Parlamenti i Ministeri ed i singoli partiti possono venire a lotta, direi, corpo a corpo e tenacissimi là ove si tratti di questioni o di principii; ma nelle questioni meramente di finanza quale è questa che da quattro giorni si combatte fra il Ministero e la Commissione, io non trovo scusa alla pertinacia. Qui si tratta di fare il materiale interesse della nazione, quindi invece di essere tenaci, ed a qualunque costo, della propria opinione, dovremmo procurare d'illuminarci a vicenda per fare il miglior pro della nazione.

CAVOUR, ministro delle finanze, di marina e d'agricoltura e commercio. Non c'è tenacità.

MELLANA. Mi pare che il signor ministro non sia disposto ad accettare questa teoria.

CAVOUR, ministro delle finanze, di marina e d'agricoltura e commercio. La accetto, ma dico che non vi è tenacità.

MELLANA. Io invece sostengo, e la Camera ne è giudice, che in ben poche circostanze il Ministero ha dimostrato tenacità pari a quella che pone in questa questione. E valga il vero, l'onorevole ministro delle finanze, preoccupato della riu-

scita, si è dimenticato al punto di trascorrere quasi (non saprei rinvenire termine più urbano) alle minaccie.

CAVOUR, ministro delle finanze, di marina e d'agricoltura e commercio. Minaccie!

MELLANA. Sì, minaccie: esso ha fatto sentire ai deputati mandati qui dalle provincie interessate che, ove non venisse accolto il progetto ministeriale, il Governo non potrebbe oltre pensare alle grandi opere pubbliche, alle quali ha volto il pensiero e gli studi. Se ciò non è minaccia, è seduzione. Esso ha detto ai deputati liguri: se voi in questa questione non votate con noi, invano sperereste il vostro dock; ai deputati della divisione di Vercelli e Novara: se ciò non fate, sarà quasi impossibile la ferrovia da Torino a Novara; e quelli delle valli d'Ossola: potete solo sperare la grande opera della ferrovia elvetica se ci adiuverete col vostro voto a far trionfare il progetto che ora vi abbiamo sottoposto.

CAVOUR, ministro delle finanze, di marina e d'agricoltura e commercio. Io non ho mai detto questo.

Voci a sinistra. Sì, sì!

MELLANA. Mi scusi... io ne appello alla memoria ed alla coscienza della Camera. Il signor ministro nel calore della improvvisazione non vi avrà posto mente, ma io l'ho bene inteso, e con me la Camera ha inteso ieri il signor ministro sul finire del suo discorso come facesse presentire a tutti i deputati interessati che, ove essi respingessero il progetto del Governo, avverrebbe di conseguenza che si disgusterebbe una società potentissima di mezzi e di capacità e che quindi correrebbe pericolo di non poter intraprendere le grandi opere alle quali il Governo intende.

Io faccio plauso a che si pensi, e da senno, agli studi di queste grandi opere, massime in quest'anno, giacchè, ove perdurasse la siccità, saremmo minacciati forse di una carestia; ed è perciò necessario che si svolga del lavoro su tutta la superficie dello Stato per ovviare a funeste e dolorose conseguenze.

CAVOUR, ministro delle finanze, di marina e d'agricoltura e commercio. Io non ho parlato di carestia.

MELLANA. Non ho detto che il signor ministro abbia avuta una tale previdenza. Sono io che mi faccio debito di chiamare su di ciò l'attenzione della Camera, facendo però voti di vedere smentita dal fatto la mia previdenza.

Ciò nullameno persisto nel credere che sia debito di uomo di Stato il preoccuparsi di tale eventualità alla quale forse andiamo incontro. Potrebbe avvenire che l'Europa dovesse sottostare ai mali cui soggiacque nel 1846 e nel 1847, nei quali dovette esportare gran parte del suo numerario in provviste di cereali. Tali provviste non si fanno nè con carte, nè col credito, ma solo coll'oro, ed allora ne vengono delle crisi finanziarie.

Ed è quindi previdente, quando si teme che in una data epoca non si troveranno capitali, è previdente, dico, il cercarli prima. Questo non è il ministro che lo dica: il dico io. Il signor ministro invece, per sempre maggiormente convincerli della sua tenacità nella presente questione, soggiungeva in quel discorso: che, ove la Camera adottasse il principio della Commissione, egli non sa qual Ministero si prenderebbe la responsabilità di annuire a questo voto. Ma, Dio buono! poniamo le questioni semplici quali sono: la Camera rappresenta la nazione, cioè quella che fa l'opera, il Ministero ne ha l'esecuzione. Ora, quando il proprietario è contento, il mandatario, non so perchè debba andare a rilento ad assumersi la responsabilità di quanto gli viene affidato da colui a nome del quale esso opera, a meno che il proprie-

tario sia scemo o pupillo; ma tale certo non è la nazione che parla per bocca de' suoi rappresentanti.

Questa teoria certo non piace all'onorevole Menabrea il quale or ora ci diceva: doversi lasciare intera la responsabilità delle opere al Ministero, al quale spetterà la gloria od il biasimo per la buona o cattiva riuscita dell'opera stessa.

Ma perchè l'onorevole Menabrea non ci ha svolto questa nuova teoria costituzionale in occasione della discussione sulla riduzione del dazio sui vini di Francia (*Ilarità*)? Ma allora che cosa facciamo noi qui? A che sprecare l'opera ed il tempo? Allora tanto vale negare il sistema rappresentativo; allora possiamo anche seguire un modo più semplice e spiccio, formulare, per esempio, una legge che dica: il Ministero è autorizzato a riscuotere quelle imposte che crederà utili e necessarie (*Ilarità*), poi scioglierci.

Questo espediente sarebbe più spiccio; e forse ad alcuno parrà buono (*Bravo! a sinistra*); ma non alla nazione.

Fatte queste osservazioni, ridurrò la prima parte della questione alla sua più semplice espressione.

Deesi o no fare questa strada? Certamente non vi ha nessuno che non comprenda come il voto che stiamo per emettere non si restringa al breve tratto di ferrovia fra Torino e Susa, si tratti bensì con questo voto di decidere la gravissima questione della scelta cioè della linea ferrata colla quale intendiamo di valicare le Alpi per unirvi alle grandi vie di Francia e della Germania. Ecco la grave decisione che sta per emettere la Camera; ma il Ministero, o spaventato della difficoltà, o temente del voto della Camera, vuole eludere la questione.

Già l'anno scorso il Ministero avea fatto, così alla semplice, la richiesta di 700,000 lire per mettere in esercizio una sua macchina, colla quale sperava di attuare il foro delle Alpi; voleva cioè sobbarcarci senza discussione preliminare ad una gigantesca intrapresa: oggi invece viene a dirci: « Abbiamo sbagliato; le Alpi forse non si dovranno traforare, si troveranno altri mezzi per passarle. »

Dunque se l'anno scorso avessimo assentito al progetto di legge del Ministero, avremmo operato in senso contrario al più maturo concetto d'oggi dello stesso Ministero. (*Bene! a sinistra*) Prova evidente che le grandi opere vanno bene studiate e meglio discusse e fatte prima di pubblica ragione.

Non edotto dal primo suo errore, oggi da lui confessato, il ministro dei lavori pubblici viene in ora a domandarci 6 milioni per un tronco fra Torino e Susa: ed oggi, come allora, vuole illudere e sfuggire la grave discussione e sobbarcarci. Il passo delle Alpi è l'opera più gigantesca che da noi si possa intraprendere. Non toccherò la questione se sia nelle nostre forze il poterla fare: dico però e sostengo che questa è tale e tanta intrapresa da non assumerla leggermente.

Dopo misurate le nostre forze, conviene sovra tutto studiare, e con istudi comparativi, il passo più indicato e dalla natura, e dai grandi interessi del commercio europeo e della difesa nazionale.

Io per ora non mi dichiaro fautore più per l'una che per l'altra linea; son ben lungi dal dire che più ci convenga quella del Varo, o del Moncenisio, o del Piccolo S. Bernardo, o della Svizzera.

Io non mi sono preparato a tale discussione; nè alcuno di noi il poteva, avendo il Governo fallito al debito suo nel non presentarci gli studi comparativi di tutte queste linee, quando era suo intendimento di chiamarci a giudici di così vitale operazione.

Queste grandi intraprese, o signori, quando sono intra-

prese inconsideratamente, le rimpiangono non una, ma le venti generazioni.

Nè certo il signor Paleocapa avrà la pretesa che, dietro le brevi spiegazioni da lui date in risposta alle interpellanze dell'onorevole Valerio, sia la Camera in misura di decidersi più sull'una che sull'altra di queste grandi linee. Per potere ciò dire, parmi fosse necessario fare studi comparativi, presentarli alla Camera chiamare un Comitato della medesima a studiarli, adottando il sistema inglese, secondo ce ne fece la descrizione, colla lettura di non so qual libro, il sig. Farina, mandando questi studi, o le offerte che ci fossero, farsi di pubblica ragione; presentare all'esame di questo Comitato tutte le osservazioni, tutti i contrari avvisi che dal senno di tutta la nazione potessero venirvi, onde questo Comitato fosse poi in grado di presentare alla Camera tale relazione per cui con perfetta convinzione potesse la Camera preferire più l'una che l'altra linea.

Ma a questo proposito l'onorevole Menabrea dice: qui non è questione di vedere dove più o meno convenga far passare questa grande strada; la questione, a suo dire, sta in ciò, che avendo la Savoia (il saprà esso, non io al certo) sovvenuto alle spese per la strada della Lomellina e di Genova, deve perciò la Savoia a sua volta avere anch'essa le sue ferrovie.

Non credo che sia giusta una tale teoria; se essa fosse ammissibile, allora tutte le provincie (e parmi già sentire la voce dei Sardi) (*Ilarità*) reclamerebbero anch'esse; e niuno potrebbe negare ad esse pari trattamento.

Vi sono delle provincie, o signori, che per la loro posizione erano chiamate ad essere il centro di grandi strade e furono con loro, e più ancora con grave danno della nazione, escluse da un voto della Camera o dal giudizio dell'antecedente Governo. Ma che perciò? Quelle provincie inchinandosi innanzi al voto della rappresentanza nazionale si tacquero, ed ora tentano di rimediare coi propri loro mezzi all'errore del quale furono vittime.

Se si adotta il principio del signor Menabrea allora, ripeto, tutte le provincie avranno il diritto di reclamare. L'onorevole Menabrea ammetterà che, ove mai la Savoia abbia concorso nelle spese per la strada di Genova, vi hanno pure concorso altre provincie, massime quelle, come per esempio Casale, la quale, su di una popolazione di 100,000 abitanti, versa alla centralizzazione dello Stato circa due milioni all'anno, senza che questo non abbia mai fatto un palmo di strada né ferrata, né non ferrata, né altr'opera qualunque in pro della medesima. Quando invece in Savoia i denari spesi dallo Stato superano bene quelli da esso colà percetti.

Ce lo diceva, e non è molto, l'onorevole ministro delle finanze, che anche negli anni normali lo Stato è obbligato a mandare in Savoia del numerario, invece di richiamarne, come è l'uso, poichè ordinariamente il denaro fluisce al centro dello Stato, dove maggiori sono le spese. Io dico che non si può ammettere quella teoria e che bisogna invece convenire in quest'altra che le grandi strade ferrate, come una volta le strade reali, si fanno nell'interesse generale e non in quello delle singole provincie.

Per quelle che restano escluse, ed io appartengo ad una di queste, è certo un male, massime se ingiustamente escluse; ma è uno di quei mali che sono nella imperfezione delle umane cose, ma che trovano un qualche compenso nei molti vantaggi che si hanno nell'appartenere ad una corporazione d'uomini componenti uno Stato.

Una cosa che fu detta e ripetuta, e mi pare anche secondo l'opinione del Ministero, mi viene ora in acconcio di ribat-

tere. Si è detto che si fa questa via e che poi se ne dovranno fare altre due, l'una che tenda a Lione e l'altra a Ginevra; e che pel passaggio del Moncenisio ci penseremo poi.

Io non posso comprendere un tale sistema. So che in molte discussioni che sempre scendono dolorose nell'animo di tutti, ci si viene spesso ripetendo che la natura, che le circostanze, che le vie, che gli interessi materiali, che la comunanza della lingua fanno inclinare la Savoia verso la Francia e verso la Svizzera.

CAVOUR, ministro delle finanze, di marina e d'agricoltura e commercio. (Fa movimenti di viva impazienza)

MELLANA. Osservo al signor ministro che, dopo tante allusioni che si son fatte su questo tema, e che noi abbiamo accolte in silenzio; ed alle quali il signor ministro non seppe rispondere che facendo promesse o concessioni, si possa bene una volta almeno, ed opportunamente, far sentire con parole moderatissime la verità.

Ora io dico che, se tutto tende già a far sì che gli interessi e la lingua chiamino verso quelle nazioni queste provincie a noi politicamente ora unite, io dico che se aggiungete il comodo delle strade ferrate per colà, e vi lasciate il muro, la barriera del Moncenisio fra esse e noi, voi aumenterete questa tendenza; quindi io credo che l'interesse della fusione, per coloro che la desiderano, esiga (ove sia prescelto sovra ogni altro il passo del Moncenisio) che si dia principio al foro di questo baluardo, anziché alle vie di Lione e di Ginevra.

E qui sarebbe bene il momento che i deputati della Savoia si fossero espressi categoricamente, perchè tutte le volte che noi qui discutiamo un'imposta, tutte le volte che il discorso ci porta a rammentare una guerra gloriosa da noi sostenuta, ci si ripete che quella era straniera ai Savoia, che fu generosità in loro l'avervi preso parte, che essi non devono sopportare i nuovi carichi. Ma quando noi leviamo l'imposta sul sale, quando diminuiamo i prezzi d'entrata sulle merci, quando si tratta di far opere pubbliche, più non sorge l'onorevole deputato D'Aviernoz, più non sorgono altri a farci rintronare all'orecchio queste continue proteste. È tempo dunque di finirla e d'intenderci. O vi è unione, o non vi è. Se vi è, vi è negli interessi come negli scapiti, nella felicità come nella sventura, ma non è giusto che ci vengano a dire tutte le volte, che se hanno sostenuta una guerra gloriosa e generosa fu per generosità; era debito tanto di loro, quanto nostro, finché essi fan parte di questa contrada, di questo Stato. (Bene! a sinistra)

Io dico dunque che per mio conto non sono alieno, anzi sono dispostissimo, ove da studi comparativi fosse dimostrato che il passaggio del Moncenisio sia il più utile nell'interesse generale dello Stato, io, dico, sarei dispostissimo, anzi vedrei volentieri che fosse adottata questa linea, ma osservo che la Camera, così inopinatamente, su d'un progetto semplicissimo della strada di Susa, non può pregiudicare questa grave questione.

Io non mi nascondo che, sebbene sia questa una verità, non sarà però accolta, il voto della Camera sarà per la via di Susa, giacché in ciò vanno d'accordo e la Commissione ed il Governo. Gli uomini coscienziosi possono anche dire a sé stessi: ma l'andare a Susa non toglie, se sarà dimostrato che il passaggio su altro punto delle Alpi sia più conveniente, che non si possa eseguire; in fine de' conti, se non si avrà a passare il Moncenisio, questo tronco rimarrà in vantaggio dell'industria provincia di Val di Susa, e non sarà poi il gran male. Non mi nascondo la potenza di questo raziocinio sovra animi già tanto inclinevoli ad assecondare il Ministero e non

mi stupirebbe di vedere rispondere affermativamente dalla Camera a questa prima parte della questione che ci occupa, al quesito cioè se si debba sì o no concedere che sia fatta la ferrovia fra Torino e Susa.

La questione meno grave in sé, ma più incerta nel suo risultato sarà la seconda, quella cioè, se per la costruzione di questa ferrovia si debba accettare il progetto del Ministero o beneficiarci della concorrenza che si è manifestata da che fu palese il progetto ministeriale.

Chi ha posto attenzione ai molti discorsi dei due onorevoli ministri, dei lavori pubblici e delle finanze, in appoggio del loro progetto, dovrà essersi convinto che, se per qualche fortuito accidente venisse a sciogliersi la tanto soccorritrice società inglese, il Piemonte non potrebbe più mai avere delle strade ferrate. (ilarità — Bene! a sinistra.)

Le medesime strane argomentazioni ci si facevano quando veniva soccorritore alla caduta Italia il famoso banchiere: quando quel banchiere veniva ad offrirci il danaro per pagare la nostra caduta ci si diceva: se voi vi sciogliete da questo uomo benefico (ilarità) non vi è più speranza per noi. Un anno dopo quando quel banchiere aveva fatto, e molto bene, i suoi affari, ci si disse: se voi vi tenete a quest'uomo siete perduti; l'inglese casa Hambro, questo solo inglese è la vostra tavola di salute. Povero Piemonte!

Se noi andiamo di questo passo, io non so se acquisteremo quel gran credito che ci vogliono fare acquistare i signori ministri.

L'abilità degli uomini d'affare si giudica dalla riuscita delle loro operazioni. Io certo non sostengo la tesi dei facili guadagni, ma pur troppo è certo che presso le Borse acquista credito colui solo che sa fare buoni affari. Se sia mezzo buono per fare acquistar credito finanziario al Piemonte quello di porlo ognora a discrezione del primo venuto, lo giudichi la Camera.

Se voi, ad ogni piè sospinto, vi dichiarate legati ad un capitalista o ad un intraprenditore, come potrà svolgersi mai fra noi il tanto benefico effetto della libera concorrenza? Eppure vi dichiarate liberi scambisti.

D'altronde io voglio per un momento ammettere che l'argomento vostro sia utilissimo in questa circostanza; ma credono essi i signori ministri che, dopo le parole da essi pronunciate da tre giorni in quest'Aula, vi sarà ancora una persona, sia essa straniera o del paese, che voglia concorrere in altre imprese, quando basta presentare un ribasso, perchè il loro nome sia tradotto a questa tribuna e soggetto ad infelicitissimi paragoni? È questa buona tattica governativa? Certo che sì, se intendete di far convinti gli speculatori che è coi ministri, e coi soli ministri che fa d'uopo d'intendersi. Ma questa non può essere la vostra dottrina, perchè contraria a libero reggimento.

L'utilità poi della libera concorrenza ha pure dovuto il Ministero confessarla col fatto; poichè dopo d'aver presentato al Parlamento questo progetto, e dopo d'aver detto nella sua relazione che quello era il tasso minimo che si poteva sperare, dopo d'aver invocato l'appoggio della Camera per vederlo adottato, ha dovuto presentarci esso stesso un ribasso offerto dalla stessa società intraprenditrice. Ma si disse tale aumento occasionato dal beneficio che avevano provato i nostri fondi inglesi in quel lasso di tempo fra la presentazione del progetto ed il proposto aumento.

Ma questo sarà creduto da qualcuno soltanto, non lo crederebbe certo la gran maggioranza della Camera.

FARINA PAOLO. Sì, che hanno aumentato.

MELLANA. Sì, di qualche mezzo per cento; ma il vistoso

umento sui nostri fondi, operatosi dopo la catastrofe del 2 dicembre era già operato molto prima della presentazione del progetto di legge.

Ma il signor ministro delle finanze ci disse: tutto ciò si fece in agosto dell'anno scorso, epoca infelice per le nostre condizioni finanziarie; quindi era debito nostro di accettare l'inopinato soccorso che ci veniva da questa potente associazione inglese.

Potrei dapprima rispondere che, se quell'epoca era tanto infelice, un ministro previdente doveva andare a rilento nel sobbarcare la nazione, aspettando tempi migliori, o nuove profferte; non era poi indispensabile per ora questa via di Susa.

Osserverò poi che, se questa casa inglese voleva rendersi così benemerita, se voleva darci un'arra onde indurci a cederle di farsi l'unica appaltatrice di tutte le nostre grandi opere, perchè mai se dall'agosto dell'anno scorso alla presentazione della legge erano tanto vantaggiosamente mutate le nostre condizioni; perchè essa stessa non diceva: giacchè sono mutate le condizioni, io posso far miglior partito?

Questo era il mezzo di salvare e riconoscere la lealtà del Ministero che aveva trattato con quella casa, e questo era l'unico mezzo d'indurre la Camera a fare un qualche sacrificio per compensare una così nobile proposta.

Ma io dico che quando si presentò questa legge, le condizioni nostre erano conosciute, e se si venne di poi alla diminuzione di un mezzo per cento, si fu perchè si sapeva esservi la proposta di un altro appaltatore; ora, io dico, se la pubblicità ci ha già prodotto un vantaggio, perchè non potrà produrcene altri?

Ma ci si viene dicendo: nello scorso agosto noi abbiamo detto a questa società inglese: se voi ci presentate un piano di strada accettabile dai nostri ingegneri, noi tratteremo sulle tali basi; quindi ne conchiudo che con ciò sono moralmente vincolati ad annuire, anche dopo che sono mutate le circostanze, anche dopo che vi sono profferte di vistosi ribassi, alla domanda di quella società. Ma che quello sia un vincolo per un Governo, il quale (e lo sanno preventivamente tutti coloro che trattano con esso) è obbligato alla pubblicità ed a fare gl'interessi della nazione, quali gli vengono significati dai suoi rappresentanti, nè io, nè altri, certo, lo potranno credere.

E qui mi giova l'esempio del signor ministro stesso delle finanze. In una occasione, che bene rammenterò la Camera, erano corse promesse di non fare prestiti per un dato tempo; prima che quell'epoca spirasse, ragioni d'interesse pubblico parve consigliassero al signor ministro (ed io era del suo parere) di addivenire a nuovo prestito; si oppose da alcuni l'antecedente vincolo morale contratto; il ministro, ed a ragione, sosteneva quel vincolo non avere alcun valore, perchè si sa, ed uno speculatore non lo deve ignorare, che, in un Governo costituzionale, il Governo non può mai legarsi contro l'interesse della nazione, massime poi quando la volontà di questa fosse contraria.

Ora, perchè non si vuole oggi applicare quella stessa giustissima teoria sostenuta allora dal signor ministro?

Quand'anche il Ministero avesse detto a questa società inglese: se voi mi presenterete un progetto accettabile, io tratterò con voi su queste basi, egli è chiaro che, se si mutano totalmente le circostanze del paese, o se si presentano degli altri ad offrire ribassi del 15, del 20 per cento, come nel caso nostro, la società inglese non può avere alcun diritto.

Dunque, o vi sono altri legami con questa società, e allora

il signor ministro lo dica apertamente, e non sarà sicuramente il Parlamento che vorrà che il Governo manchi alla sua parola, ancorchè leggermente data, ma fin tanto che la cosa sta sul terreno sul quale l'ha posta l'onorevole signor ministro, io dico che la società inglese non può in nessuna circostanza credere che il Governo fosse legato ad accettare il progetto, anche a petto di altri ribassi, solamente perchè si era detto che non si svierebbe da quella base.

Su questo punto, secondo me, si è sviata molto la quistione; si è parlato del sistema di fare le strade ferrate per conto del Governo, si è parlato del sistema delle concessioni, di quello di dare gli appalti a cottimo, di quello di darli invece a misura, contro il quale sistema il signor ministro delle finanze ha tratto occasione di emettere la sua opinione asserendo, ed il fatto sta a di lui favore, che in tali appalti ben sovente avviene che in fin dei conti si spenda il terzo, talora la metà, perfino il doppio di quello che da prima uno si era prefisso di spendere. In ciò ha le mille ragioni; ma non ha poi ragione quando attribuisce agl'intraprenditori un così grave inconveniente. Invece, a mio avviso, tali inconvenienti avvengono perchè si addivene agli appalti prima che l'opera sia maturamente studiata, o perchè si mutano le amministrazioni o gl'ingegneri, e tutti vogliono lasciare traccia del loro passaggio o farsi un nome, o talora per fatti e circostanze che non potevano prevedersi. Ma in tutto ciò non vi hanno colpa gli intraprenditori.

Per esempio, ieri il ministro citava, a carico dell'appaltatore, il fatto del ponte sul Tanaro, e dimenticava di dirci che era il Governo che per ben tre volte, e quando le opere erano principiate, aveva mutata sentenza sul luogo da collocare il detto ponte. Qual colpa ne aveva adunque l'appaltatore? Niuna, la colpa era del Governo. Date pure quest'impresa a cottimo, fate poi eguali variazioni, e vedrete il risultato della spesa definitiva. (*Voci in senso negativo*) Ciò non avverrà, lo spero, ancorchè la relazione dell'ispettore ci dica di non aver potuto studiare in dettaglio il progetto della società inglese, ma che pel passato non sia ciò avvenuto, e molto frequentemente, niuno al certo vi ha che possa asserirlo.

Queste quistioni però non fanno al caso nostro: qui non si tratta di diversità di sistema fra l'uno o l'altro appalto; qui si tratta di tre proposte, le quali contengono le medesime condizioni, e l'unica diversità, come osservava il signor ministro delle finanze, che in questa questione è uscito dal terreno finanziario per entrare nel legale, l'unica diversità consiste in ciò che, dandole a cottimo a quello che ha fatto i lavori, pe avviene, a suo credere, che non potrà mai domandare un maggior prezzo, ove fosse caduto in errore, mentre invece, nel caso di nuovi aspiranti, se essi fossero incorsi in errore, o le spese oltrepassassero la somma pattuita, potrebbero ricorrere ai tribunali e domandare un'indennizzazione, la quale, giusta i suoi detti, non gli potrebbe essere dai tribunali rifiutata.

Io, se ho bene esaminato i termini della proposta della società francese e quella ancora del signor Feroggio, esse escludono tutti questi timori, sia perchè i calcoli degli Inglesi essi si dichiarano pronti ad acquistarli, e nel caso non si possa ottenere quest'acquisto, pronti a rifarli, dichiarando che, se saranno in più, essi non oltrepasseranno mai questa somma, che se invece questi studi risultassero in meno, essi ne farebbero un qualche vantaggio al Governo.

Ma mi si dirà: da largo promettitore bene ti guarda.

Può essere che i nuovi venuti sieno larghi promettitori; ma può essere anche che il bottino sia pingue per lasciar margine a larghe offerte. In impresa di tanto momento non

si va così alla cieca; e quando veggio che i vari intraprenditori, invece d'intendersi fra di loro, anelano a fare ciascuno propria a sè l'impresa, ho ragione di supporre che essa sia tale da assicurare un largo guadagno.

Può essere e l'una cosa e l'altra, ma il vedere tre società inglesi riunirsi per una così piccola impresa, mentre un solo di questi inglesi ha già da compire un'opera assai più grande quale è quella di Novara, mi fa credere che il guadagno sia molto grande.

Si dice che bisogna guardarsi da quelle profferte che sono troppo larghe, e che la compagnia inglese presenta maggiori garanzie morali.

Qui è d'uopo porre la quistione sul suo vero terreno: quando si parla di garanzia morale è quistione d'apprezzazione. Abbiamo già l'aristocrazia del sangue, l'aristocrazia della borsa; se volete ancora fare il monopolio dell'aristocrazia della garanzia morale, cosa rimarrà ancora a chi non apparterrà a questa aristocrazia?

Chi ha posto la questione sul suo vero terreno, è il signor Bolmida, ed io mi trovo quindi in questo d'accordo con lui. Esso diceva che qui non è tanto il caso di garanzia morale, ma di garanzia effettiva o pecuniaria. Io aggiungo: per un privato può bastare la garanzia morale, la quale ammetto che talora giovi più della materiale, ma per le opere del Governo non basta l'apprezzazione, perchè lascierebbe luogo ad abusi e si richiede la garanzia effettiva.

Io non voglio però che il Governo esiga eguale cauzione tanto dall'una, quanto dalle altre società od individui che concorressero: se la società inglese ha la piena sua fiducia, può benissimo trattare colla medesima ancorchè presenti nessuna cauzione effettiva. Ma se le altre società non hanno la sua piena fiducia, non è certo questa una ragione per rifiutarsi dal trattare colle medesime. Domandi ad esse tutte le opportune cauzioni materiali che valgano a riempire il vuoto della deficienza di morale garanzia che non hanno potuto ispirargli.

Ritornando al cardine degli argomenti del signor ministro, ricorderò che egli ha detto che quando si era accinto alle trattative, non solo per questa, ma per molte grandi opere che si sono volute svolgere su tutta la faccia del paese, le nostre condizioni finanziarie erano in uno stato infelice. Ma io chiedo se il signor ministro delle finanze, come uomo avveduto, non doveva badare alla ristrettezza delle nostre finanze, e quindi andare a rilente, cominciare cioè l'attivazione di qualche opera più delle altre pressante, indispensabile, invece di dar principio a queste costosissime opere tutto in una volta?

Io credo d'altronde che noi abbiamo fatto assai migliori affari, assai migliori contratti quando le nostre finanze erano in deplorabile stato, di quello che facciamo al giorno d'oggi; e qui mi valgo delle parole stesse del signor ministro delle finanze, il quale ci diceva che volendo dare maggiore estensione alla ferrovia di Savigliano, era obbligato a concedere più che non avrebbe concesso ove non ci fossimo trovati in questo stato di derelitta finanza. Io faccio osservare dapprima che questa concessione di Savigliano fu fatta pochi giorni or sono, e che se vi era questa grande mutazione era debito del ministro di far presente alla Camera questa circostanza; non avendo egli ciò fatto, od ha fallito al debito suo, o non è vero che si sia avverata una tale mutazione di cose.

D'altronde, quando abbiamo fatto la prima concessione di questa ferrovia, cioè nel 1850, le nostre finanze erano in uno stato assai più infelice; eppure allora abbiamo ottenuto il 45 per cento d'indennità per il transito da Truffarello a Torino;

invece oggi, aumentata questa nostra posizione finanziaria, abbiamo dovuto ridurre questo tasso dal 45 al 10 per cento. Se sono questi i guadagni che ci procura la migliorata condizione delle finanze, non abbiamo certo a renderne gran mercè all'onorevole ministro.

Ma io mi avveggo che ho sostenuto una questione che non è quella della Commissione.

La Commissione, nella sua relazione, adottò il sistema delle strade, non per azioni, ma invece coi denari dello Stato.

E l'argomentazione dell'onorevole Bolmida si aggirò intiera e vittoriosamente in sostegno di questo sistema finanziario.

Però se crede il signor ministro delle finanze, e con lui il signor ministro dei lavori pubblici, che il sistema delle azioni sia migliore, ammettiamo pure il loro sistema; non ne conseguita però che si debba per ora votare questa legge. Perchè il Ministero non viene egli stesso a dirci: nessuno può sostenere che la via di Susa, fatta due o tre mesi prima, possa mutare di condizione; e siccome nuove società hanno presentato nuovi patti, e la discussione della Camera ci ha illuminato, io domando che sia ritardata la votazione di questa legge finchè il Governo possa meglio vedere cosa convenga meglio alla nazione.

Se il Ministero rifiuta questo, io non so come verrà giudicato dal paese. Fate tutti gli argomenti che volete, ma il paese vede la questione semplicissima.

Esso omai sa che il Ministero dapprima ci aveva presentato come ottimo un contratto per una ferrovia al prezzo di lire 6,270,000 pagabile in azioni con un interesse assicurato del 5 per cento; sa che da poi questa medesima società, vistasi in concorrenza con altri, ha dovuto essa stessa proporre di ridurre l'interesse al 4 1/2 per cento, che fa un ribasso di 300 e più mila lire sulla somma capitale; sa che sorvenne una nuova società che riduce di oltre 600 mila lire la sua domanda per questo appalto; sa insomma che dal primo progetto ministeriale alla proposta ultima delle società francesi vi è un divario di 900 e più mila lire su di un'impresa di 6 milioni circa, e non potrà mai credere che senza neppure voler trattare si voglia persistere a favorire la società inglese e per ciò solo che essa ha saputo ottenersi la morale garanzia dei signori ministri; questo la nazione non potrà comprenderlo. E l'effetto morale che produrrebbe un tal voto è incalcolabile. Si lamenta ognora la decadenza del sistema rappresentativo: se volete, sarà vero; ma il modo di rialzare il sistema parlamentare non è al certo quello di assentire a tali contratti.

Nè tanto meno credo possa essere inteso l'altro argomento tanto vantato dal Ministero, che cioè facendo questa concessione noi riteniamo questa società inglese nel nostro paese; concedete tali patti, allontanate la concorrenza, date quanto la società inglese vi chiede, e certo essa si assumerà di fare tutte le strade ferrate del Piemonte; invece opino che il paese si sarà convinto che col vostro sistema avrete commesso l'irreparabile errore di allontanare da noi tutte le altre società, e con esse la concorrenza, e che vi sarete posti alla discrezione di una sola. Nessun'altra vorrà venire a mettersi a petto di questa, che ha tutta la fiducia del Ministero, quando massime si sa che presso di noi il Ministero ha trovato mezzo ed argomenti per trarsi ognora dietro la maggioranza della Camera.

Io vorrei che la Camera considerasse l'effetto morale che può produrre questo voto nel paese, al momento che noi lottiamo tutti i giorni per poche centinaia di lire da togliersi

da un impiego, o da opere le più necessarie, come da quella delle carceri, da opere le più umanitarie; e poi per un'idea di assicurarci il concorso di una società, noi sacrifichiamo le 900 mila lire senza farvi studi. Io non nego che, ove si addivenga a trattative con queste nuove società, non possa ciò nullameno avvenire che debbansi rifiutare le offerte loro; ma dovremo così alla cieca rifiutare il beneficio delle trattative? Chi vi assicura che la stessa società inglese non sia per proporvi patti più vantaggiosi dei primi? Ne abbiamo già un esempio.

Io dico che senza fare delle prove noi non possiamo, così alla cieca, per una opinione buona che ha un ministro di una data società, negare al debito nostro di riconoscere l'utilità dell'impresa. Io credo che se il Ministero, esso per il primo, sorgerà a domandare che sia sospesa la votazione di questa legge affinché esso possa meglio maturare le cose e porsi in relazione con tutte le società e presentare i definitivi studi, allora la Camera sarà molto più proclive ad accedere; la Camera almeno potrà allora far risposta al paese che, per quanto stava in lei, essa ha compiuto al debito suo; ma stando la legge qual è, sotto l'impressione della discussione fin qui avvenuta, io credo che la Camera farebbe cosa dannosa alle popolazioni, a quelle popolazioni che tanto più dobbiamo procurare di renderci favorevoli, inquantochè siamo ogni giorno obbligati ad imporre alle medesime gravi sacrifici. (*Segni d'approvazione a sinistra*)

Voci. La chiusura! la chiusura!

BONA. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, domando se è appoggiata.

Voci. Parli! parli!

BONA. Io credo di non dover lasciare senza risposta le allusioni che ha fatte l'onorevole deputato Mellana circa agli aumenti di spesa che possano essere occorsi oltre le previsioni dei contratti nella costruzione della nostra strada ferrata da Torino a Genova...

Interruzioni e voci. Questo non è un fatto personale!

BONA. È un fatto personale, giacchè riguarda un'amministrazione pubblica da me diretta...

VALERIO LORENZO. Non è un fatto personale...

Voci. Sì, sì. Parli! parli!

BONA. Io dico dunque che, se occorsero aumenti nelle spese di costruzione di alcuni tronchi della strada ferrata in Piemonte, lo stesso avvenne generalmente in tutti i paesi, e segnatamente in Inghilterra ed in Francia, e non solo nelle strade ferrate, ma in tutti i grandi lavori, e ciò a motivo che bene spesso nell'atto dell'esecuzione si incontrano emergenze non state calcolate nei progetti, perchè imprevedibili e le quali richiedono talvolta maggiori spese. Questo è appunto successo nei tronchi stati appaltati al signor Feroggio. Il primo tronco da Solero ad Alessandria si era dato in appalto verso il fine del 1846...

VALERIO LORENZO e voci a sinistra. Questa non è una questione personale.

PRESIDENTE. Questo riguarda l'amministrazione delle strade ferrate, e siccome il signor Bona è capo di quest'amministrazione, risponde per un fatto personale.

VALERIO LORENZO. Domando la parola sull'ordine della discussione.

PRESIDENTE. Ella non ha la parola. Il deputato Bona può continuare.

BONA. Qualche mese dopo l'appalto occorse una piena straordinaria del Tanaro che fece conoscere agli ingegneri essere necessario rialzare di 50 centimetri il livello della

strada onde sottrarla alle corrosioni e renderla insommergiabile anche all'evenienza di straordinarie piene. Questo fu il vero motivo per cui si dovette sottostare ad una spesa più grave di quella calcolata nell'originario progetto.

Io non posso poi assolutamente ammettere che gli aumenti di spesa de' lavori della strada ferrata abbiano mai avuto origine, come disse l'onorevole preopinante, dal capriccio o soverchio zelo degli ingegneri o degli ispettori del genio civile addetti al servizio dell'amministrazione.

Quando la Camera esaminerà gli spogli ed i rendiconti delle spese della strada ferrata, troverà l'amministrazione pronta a darle ragione di ogni cosa, a giustificare pienamente ogni spesa, e son certo che si convincerà che mai si sono fatti lavori per capriccio, ma sibbene per una provata necessità.

Secondo i regolamenti non si possono cambiare o modificare i progetti stati approvati, meno poi aumentare le spese per qualsiasi opera senzachè se ne ottenga la superiore approvazione, la quale non viene mai impartita se non dopo un maturo e ponderato esame delle singole proposte di cambiamenti, modificazioni ed aumenti nei progetti primitivi.

Perciò, come dissi, se in molti tronchi di strada si verificarono aumenti di spesa, quando la Camera esaminerà i dettagli degli spogli e dei conti dall'amministrazione presentati, essa, ripeto, vedrà che tutti questi aumenti furono richiesti da imperiose necessità, e saranno regolarmente giustificati colle più concludenti dimostrazioni.

MELLANA. Domando la parola per un fatto personale.

Io sono ben lieto delle opportune osservazioni fatte dal deputato Bona; forse mi sarò male espresso, ciò che non credo; ma non ho mai parlato delle opere delle strade ferrate esclusivamente; ho posto unicamente la questione in genere per tutte le opere sì civili che militari, ed ho detto che, quando è in facoltà degli ingegneri o di chi le dirige di apportare modificazioni alle opere in costruzione, ben di rado avviene che non sopravvengano aumenti di spesa sopra i calcoli già fatti.

A quest'appoggio ho citato il fatto della strada prossima alla Bormida ed al Tanaro, in quanto che su quest'argomento aveva parlato il signor ministro delle finanze, e l'ho citato non già per dire che l'opera sia stata male eseguita e che l'amministrazione non ne potesse dare un conto esattissimo, ma unicamente per dire che non fu per opera dell'appaltatore, ma dell'amministrazione superiore se si sono dovute migliorare quelle strade ferrate. Questo era il senso delle mie parole.

PRESIDENTE. Il deputato Torelli ha la parola.

Molte voci. La chiusura! la chiusura!

TORELLI. Io intendo di parlare unicamente sulla proposizione del deputato Menabrea; quindi ben vede la Camera come sarebbe breve il mio discorso; però, se la Camera vuol chiusa la discussione, io rinuncio alla parola.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la chiusura.

SINEO. Domando la parola contro la chiusura.

Bramerei che non fosse chiusa la discussione prima che la Camera avesse schiarimenti sopra un punto di fatto per cui io aspettava la presenza del ministro di grazia e giustizia, siccome quegli che vi ebbe parte e che avrebbe potuto dare più precise spiegazioni. Ma forse anche il signor intendente generale delle strade ferrate le potrà somministrare.

Nel mese di giugno 1849 il Governo aveva stabilito un contratto pel valore di 10 milioni di lavori, da eseguirsi nella strada ferrata da Torino a Genova; non mancava più che la

approvazione del Re, previo parere del Consiglio di Stato, quando precisamente questo signor Feroggio, che ora è di nuovo in scena, proponeva, se non erro, un ribasso del 5 per cento. Gli si opposero gravissime difficoltà, appunto come si fa attualmente. Ma ad onta della ripugnanza che aveva sin d'allora il Governo ad accettare simili offerte, dopo molta esitanza fu forza lo accogliere la proposta del signor Feroggio. Dopo questo uscirono altri a fargli concorrenza, cosicchè, se non sono male informato, si ebbe ancora un ribasso del 12 e 1/2 per cento, epperò, per ultimo risultato, si ebbe un vantaggio a profitto dell'erario nazionale del 17 e 1/2 per cento, e così di più di 116 sopra i detti 10 milioni.

Io bramerei che la Camera potesse avere maggiori schiarimenti sopra questo fatto, il quale, comunque siano più o meno precise le cifre che ho indicate, è tale senza dubbio da somministrare un salutare esempio.

Non sono, per mio avviso, da dispizzarsi quelle condizioni che possono essere più vantaggiose all'erario nazionale, specialmente nel tempo che corre e nella penuria in cui ci troviamo, quando vi si propone di così soverchiamente imporre i contribuenti.

BONA. È verissimo che nell'epoca indicata dal signor deputato Sineo si era trattato di dare ad appalto la galleria, non che tre stazioni, cioè quella di Torino, quella di Asti e quella di Villafranca.

Rammerò però alla Camera che in quel frangente il Governo si trovava molto imbarazzato per deficienza di fondi; per altra parte all'amministrazione delle strade ferrate premeva assaissimo di metter mano ai lavori della galleria, in grande sezione, anche per risparmiare le spese di manutenzione dei pozzi e delle piccole gallerie che già da più d'un anno erano terminate e non si potevano completare.

Era inoltre urgentissimo di stabilire stazioni nei tratti in cui la strada era già armata, poichè senza di esse non si aveva mezzo d'intraprendere il servizio di locomozione.

Il ministro dei lavori pubblici di quell'epoca trattò con una compagnia genovese che proponeva di eseguire tutti questi lavori pel loro prezzo d'estimo; non mi ricordo la cifra precisa della perizia, ma, salvo errore, non saliva in complesso a 10 milioni.

Su tale offerta fu dal signor Feroggio proposto un ribasso, ed il suo partito venne comunicato al Consiglio di Stato pel suo parere. In questo frattempo si presentò pure da altri una nuova offerta; se non che, mentre erano pendenti tutte queste trattative, e lo furono per molto tempo, lo stato delle finanze migliorò in guisa che, prima che fosse sciolta la questione sull'accettazione di alcuno dei suddetti partiti, l'amministrazione, a norma dei regolamenti, addivenne all'appalto delle stazioni da Torino ad Asti. Ecco in qual modo procedette la cosa, ben diversamente da quanto si espose.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Aggiungerò solamente poche parole a quanto venne detto dall'onorevole deputato Bona. L'osservazione fatta dall'onorevole deputato Sineo tornerebbe in acconcio se qui si trattasse di fare un appalto ordinario; e certamente volendo addivenire ad un appalto comune, in cui non si hanno vincoli così assoluti, non troveremmo alcun motivo per allontanarci dai metodi di uso, tanto più che questi presentano una prospettiva maggiore di ribasso; ma, come già ebbi a far rilevare, qui si tratta di un contratto *à forfait*.

Ora, chi contrae un impegno di questa sorta, non s'assume la responsabilità di eseguire l'impresa se non in base di un progetto da lui stesso redatto e di cui appieno conosca i par-

ticolari dettagli e le precise condizioni. La cosa adunque è diversa: se fosse questione di un contratto ordinario, e che avessimo detto di solo voler accettare l'offerta di un tale imprenditore, non vi sarebbe ragione per adottare questa proposizione, nè argomenti per giustificarla, perchè si risponderebbe: altri consimili lavori sono stati eseguiti lodevolmente col solito sistema dell'asta pubblica; perchè adunque volete in ora dal medesimo desistere?

Ma torno a dire che il motivo per cui il Governo viene a fare questa proposizione, si è il desiderio d'introdurre un nuovo sistema d'imprespe pei lavori pubblici, perchè con tale sistema egli crede di maggiormente favorire l'interesse del pubblico erario, assicurandolo dal pericolo di dover far fronte ad una spesa eccedente quella prevista, come per lo più succede nei contratti d'imprespe date ai pubblici incanti, i quali perciò non presentano all'amministrazione quella garanzia ch'ella trova nel trattare con una compagnia, nella quale ha la più fondata fiducia; se la Camera però non vuole adottare il proposto sistema, io sono il primo ad ammettere che altro non le rimane che di mettere il progetto, che essa farà redigere da chi meglio le talenta, ai pubblici incanti.

JACQUIER. Je demande la parole.

PRESIDENTE. Il signor Jacquier chiede di parlare contro la chiusura?

JACQUIER. Je demande la parole contre la clôture pour prier la Chambre de vouloir bien m'entendre. Monsieur Melana, le dernier orateur qui ait parlé, a fait de nouvelles allusions contre la Savoie, et comme personne ne lui a répondu, je crois utile que quelque nouvel orateur savoisien prenne la parole, d'autant plus que je m'étais inscrit pour parler contre le projet de la Commission, et je crois jusqu'à un certain point qu'il serait convenable qu'on entendit à cet égard toutes les nuances politiques de la Savoie. Ainsi, si la Chambre veut m'entendre, je parlerai.

Voci. Parli! parli!

JACQUIER. Parler le dernier, quand la discussion est déjà épuisée, sans vouloir répéter ce qui déjà a été dit, n'est pas chose facile. Je comprends parfaitement l'embarras de parler le dernier dans une discussion; aussi serai-je très-court.

Je ne présenterai certainement pas de nouveaux arguments; cependant j'ai à faire une observation, sur laquelle je désire appeler l'attention de la Chambre.

La Chambre et même la Commission ont-elles bien pesé, bien examiné la chance que nous courons en rejetant le projet de loi qui nous est présenté par le Ministère? Pour adopter préférentiellement le projet de la Commission, êtes-vous bien assurés de trouver une majorité qui finisse par s'accorder sur le projet de la Commission? La Commission nous a bien dit qu'elle est unanime à adopter la ligne du chemin de fer de Turin à Suse; mais elle ne peut répondre qu'en tenant pour certaine cette intention; la Chambre s'accorde sur le moyen qu'elle propose.

Or, avec ces deux projets en face l'un de l'autre, voici la chance que nous courons:

D'abord nous serons appelés à décider entre les deux projets présentés. Je suppose qu'une partie notable de la Chambre, séduite par les idées de justice et d'équité de la Commission, retenant l'admission de la ligne du chemin de fer, vint à adopter son système; par ce fait le système du Gouvernement est écarté. Alors, messieurs, commence une série de difficultés nouvelles.

Et le projet de la Commission rencontrera d'autres obsta-

cles : 1° voteront contre le projet de la Commission ceux qui ne veulent pas la route là, mais ailleurs ; 2° voteront contre le projet de la Commission ceux qui voient dans la construction du chemin de fer de Turin à Suse l'établissement futur d'une ligne de chemins de fer au-delà des Alpes, soit en Savoie, et qui ne la veulent pas. Viendront ensuite de nouveaux athlètes.

Les deux premières catégories d'opposants vous sont déjà connues ; ils persistent et persisteront. Voyons les autres.

En première ligne nous aurons ceux qui trouvaient tout simple et commode de faire un chemin de fer sans, pour ainsi dire, bourse délier, comme l'entendait le Ministère, mais qui repousseront la mise en disponibilité de 5 nouveaux millions, aggravant le budget, présageant des lois d'impôts, comme cela arriverait par la loi présentée par la Commission.

Enfin, nous rencontrerions ceux encore qui préfèrent le projet ministériel et qui ne veulent pas celui de la Commission.

Ainsi, pour avoir refusé le projet du Gouvernement, nous risquons de voir ajourner indéfiniment la construction de cette ligne.

Je crois devoir appeler là-dessus l'attention de la Chambre, car je crains fort que, dans l'espoir d'atteindre le mieux, nous ne perdions le bien, et que la Commission, qui a dit vouloir le chemin de fer d'une manière unanime, ne nous ait indiqué, pour l'obtenir, un système qui nous le fasse perdre. Pensez-y et à deux fois ; pour moi, je sens le péril et je me range du côté certain, le projet du Gouvernement.

Il y a une seconde proposition faite par l'honorable M. Menabrea.

Je ne sais pas si le Ministère peut accepter la proposition intermédiaire de M. Menabrea. Il ne l'a pas encore dit ; mais comme elle se rapproche, si je l'ai bien saisie, de la proposition du Gouvernement même, je discuterai donc l'utilité et la convenance de celle-ci, la seule devant nous conduire à un résultat prompt et décisif.

Cette observation étant faite, je demande à continuer sur l'ensemble du projet.

Le système que la Commission a cru devoir substituer au projet du Gouvernement mérite, en maxime, toute notre considération. Je dis en maxime, parce que je crois qu'en général, et autant que possible, les grandes entreprises et même les entreprises d'un ordre inférieur doivent être données à forfait et être mises, non aux enchères publiques, mais au concours par soumissions cachetées.

C'est la méthode la plus sage, celle qui amène pour les pays qui s'en servent les meilleurs résultats, tout en ayant l'avantage d'isoler le pouvoir de toutes relations avec les enchérisseurs, et de diminuer beaucoup leur responsabilité devant les caquetages dont la malignité s'empare.

Sous ce rapport, les observations de la Commission, je veux dire de la majorité de la Commission, et celles développées par quelques-uns de ses orateurs sont d'une sérieuse portée.

Je ne doute même point que, quand même la Chambre donnerait, pour cette fois, la préférence au projet du Gouvernement, tout ce qui a été proposé, observé par la Commission, ne serve pour l'avenir de conseils régulateurs, dont je crois qu'en général, je le répète, on ne doit pas trop s'écarter.

Dans ce cas, la Chambre, si elle préférerait, dis-je, en cette occurrence, consacrer les engagements déjà pris, n'en devrait pas moins de la reconnaissance à la Commission, dont la résistance aura produit d'excellents résultats.

Néanmoins, tout bien considéré, bien pesé, je finis, comme je l'ai dit, par me décider à appuyer le projet du Gouvernement par des considérations tout-à-fait spéciales à la circonstance et au projet. Je vais les dire telles que je me les suis figurées ; je les dirai franchement, à un point de vue impartial et indépendant, bien entendu.

Pour juger froidement et sans passion l'acte du Gouvernement en ce jour soumis à la sanction du Parlement, il faut nécessairement se reporter au temps et aux idées du temps où cet acte s'est passé : pour être juste appréciateur, cette première base est indispensable.

C'était en 1851 ; notre crédit venait de sortir d'une crise des plus terribles ; son avenir était loin d'être assuré, et s'il était permis de croire qu'avec de la patience, du dévouement, je dirais presque de l'abnégation, il se relèverait successivement au bout de quelques années, personne ne pouvait s'attendre ni à la conversion de la rente française, ni aux actes qui l'ont précédée, qui, vous le savez, messieurs, ont eu une conséquence si vive, si rapide sur le crédit européen.

Nous étions donc, dis-je, en 1851, dans cette impasse gênante, et personne ne pouvait raisonnablement espérer que nous en sortirions complètement avant deux ou trois ans.

Voilà quant au crédit. Voyons la situation morale en matière de chemins de fer ; la situation morale des esprits était unanime, et, il faut le dire, nos discussions dans cette enceinte l'avaient faite.

Nous avons exprimé (et c'est encore mon avis dans lequel je persisterai longtemps) que les Gouvernements, s'ils doivent surveiller la bonne exécution des chemins de fer, autant que possible ne doivent pas le faire eux-mêmes. Les Gouvernements, malgré le zèle, la fidélité, si vous le voulez, de leurs agents supérieurs ou inférieurs, ne parviennent jamais à mettre dans les entreprises cette unité, cette régularité du travail, qui est une des principales économies.

Ils se lient d'obligation avec des employés, dont plus tard il ne savent que faire, il survient des accidents, il faut des retraites ou des indemnités ; un événement imprévu survient dans des excavations, cours d'eau, il faut un rapport du surveillant à son chef, de celui-ci au directeur général, du directeur général à l'*azienda*, de l'*azienda* au ministre, et pendant que cet événement se change en un volume qui grossit à vue d'œil, et que ces papiers courent de Commission en Commission, les jours se passent, l'œuvre chôme, le mal s'aggrave.

Voilà comment et pourquoi les Gouvernements, et surtout le nôtre, pendant qu'il conserve son système administratif, ne peut et ne doit se charger de ces entreprises.

Eh bien ! il était donc jugé et acquis à l'opinion publique en 1851 que le Gouvernement, ne devait pas se charger de ces entreprises. Cependant en même temps le Gouvernement, la Chambre elle-même, avaient si souvent émis la pensée de relier la Savoie par une ligne de chemin de fer au Piémont, qu'il paraissait difficile qu'on ne s'en occupât bientôt.

Des étrangers se sont mis à faire des études, soit en Piémont, soit en Savoie ; les journaux en ont parlé, beaucoup parlé ; et finalement ils ont commencé à poser sous les yeux des ministres un premier plan pour le tronçon de Suse à Turin.

Cette négociation et ces études ont duré plus de six mois, ce n'était pas un mystère pour personne.

Enfin, le projet de loi a paru à la satisfaction générale du pays et de la Chambre.

Sans contredit, messieurs, il eût été à désirer que nous

eussions eu non seulement messieurs Henfrey et compagnie, mais trois ou quatre compagnies, qui, saisissant la position où le pays se trouvait, fussent venues offrir leurs projets, leurs services; cette concurrence eût été fort utile sans doute. Mais si elles ne sont pas venues, si même ces compagnies ne se sont pas formées, on ne pouvait pas traiter avec elles.

Celle qui se présentait, offrait alors des réels avantages; c'était de faire une œuvre, dont le commerce et la politique ressentent le besoin, et de se contenter d'un mode de paiement, qui, quoiqu'on en dise, ne dégarnissait pas les coffres de l'Etat, et surtout ne chargeait pas notre budget.

Ce sera, si vous le voulez, une combinaison financière, qui au point de vue commercial, artistique, banquier, n'est pas irréprochable. C'est possible; mais, en attendant, elle avait aux yeux des contribuables, aux yeux du Parlement l'avantage réel, positif de ne pas augmenter les charges capitales du budget, et, sous ce rapport, ce n'est pas une petite affaire.

Vous n'avez pas oublié, messieurs, combien de fois déjà dans cette enceinte nous avons parlé de vendre nos chemins de fer. Le premier d'entre nous, ce me semble, est celui que vous venez d'appeler à l'honneur de la présidence.

C'est en effet une ressource financière que nous finirons par adopter. Eh bien! quand pourrons nous avec avantage, et sans trop de perte effectuer cette vente? C'est à l'époque justement où la ligne de Suse à Gênes sera certaine et assurée!!

Il est incontestable qu'alors le spéculateur verra un plan définitif, un parcours stable et productif, et qu'alors la ligne à vendre aura des marchands et une valeur que sans contredit elle n'a pas en ce moment.

Croyez-vous qu'en ce moment l'émission de 11,000 à 12,000 actions, si cette opération financière se commence ou se finit, croyez-vous, dis-je, que la société ou les compagnies qui se présenteront pour acheter, s'embarrasseront, s'inquiéteront de ces actions? Pas le moins du monde!

Et ainsi, que sera-t-il résulté de cette opération financière tant critiquée? Rien de mauvais. Au contraire elle aura (aux yeux des contribuables et de la nation) l'immense avantage de faciliter dans les caisses de l'Etat la rentrée d'un gros capital, la diminution de nos charges, le remboursement de nos dettes, et comment? Sans avoir, pour ainsi dire, rien déboursé en numéraire pour le tronçon à terminer.

Voilà, messieurs, comment je conçois ce que le Gouvernement a fait, et comment, peut-être, à sa place j'aurais fait moi-même, dans un égal, ou pareil concours de circonstances.

Il est vrai que, depuis que ce projet de loi nous est soumis, un entrepreneur est venu faire une offre plus avantageuse, argent parlant; mais cet entrepreneur, messieurs, n'a pas à nos yeux le mérite d'avoir déterminé le Gouvernement, et il n'a pas non plus couru les risques d'avoir faits des études à pure perte: car enfin, bien qu'il offre d'indemniser en cas de préférence, messieurs Henfrey et compagnie, il arrive après un travail fait, agréé, et n'a pas couru la chance d'avoir perdu son temps, son argent en études préparatoires, qui peut-être en ses mains eussent été inutiles.

A mes yeux cette considération a du poids, et beaucoup, et quoique je n'aie jamais vu ni entendu parler messieurs Henfrey et compagnie, en considérant ce qu'ils ont fait aux époques où les faits se sont consommés, je n'hésite pas à déclarer qu'à mes yeux ils ont bien mérité et ont une préférence dont ma délicatesse leur tient compte. (*Movimenti di attenzione*)

Suivant moi, messieurs, je leur connais trois mérites:

Le premier, de s'être lancés seuls, sans garanties, dans des études qui leur ont coûté 20,000 ou 30,000 francs, et peut-être plus, avec la chance de faire des études à pure perte. Leurs concurrents d'aujourd'hui ont-ils couru cette chance?

Le deuxième, d'avoir fait des études utiles et acceptables, qui nous amènent à une œuvre que nos forces financières n'auraient pas supporté autrement. Savons nous, si ces études eussent été en main des concurrents, si elles eussent amené à un résultat?

Le troisième c'est, en raison de la situation financière favorable du jour, d'avoir consenti à diminuer de 1½ pour cent le cours de l'intérêt. Je vous le demande, messieurs, si nos fonds et notre crédit eussent périclité, aurions-nous porté nos intérêts au 6 pour cent? Non assurément.

Eh bien, je le dis: délicatement ces circonstances sont appréciables.

Qu'après toutes chances des tiers viennent! qu'ils offrent même des rabais!

Qu'ils offrent même de rembourser la valeur des études faites!

Tout cela est bien, une certaine équité préside à ces offres. Mais cela n'empêche pas que ces tiers n'ont couru aucune chance; que peut-être, s'ils avaient fait ces études, ils s'en seraient dégoûtés, ou s'y seraient mépris, qu'ainsi le bénéfice de l'art et du génie doit rester à MM. Henfrey et compagnie.

Je sais que la différence en plus du projet de ceux-ci est de 170,000 francs.

Or sur une entreprise considérable de telles différences ne doivent jamais être une règle essentiellement impérative. Le bon marché est souvent très-cher. Permettez que je vous cite des exemples en matière d'entreprise, et surtout les usages d'un peuple excessivement rigoureux et très-entendu lorsqu'il s'agit d'affaires administratives privées, ou publiques.

Dans le canton de Genève, où vous avez pu admirer de beaux travaux (et où on en commence à présent de très-considérables devant consacrer une ère nouvelle, politique, cantonale et fédérale), soit dans les adjudications privées, soit dans les adjudications du Gouvernement, le choix de l'entrepreneur, sa capacité, son expérience, ses moyens de solvabilité, d'action, exercent une préférence marquée, et il arrive fréquemment que même dans les concours (c'est une condition réservée) on préfère un entrepreneur à un autre qui aurait fait des soumissions plus favorables! Pourquoi cela? Uniquement parce que la capacité, ou la moralité de l'agent sont la première de toutes les garanties pour l'achèvement parfait et à temps d'une œuvre.

Prenez des précautions, exigez des cautionnements de toute espèce, quand une œuvre est manquée, elle est manquée; rien ne compense la perte du temps! Bien souvent, vous avez ruiné un entrepreneur imprudent, et l'œuvre n'est pas faite... Tant il est vrai que rien ne compense, rien ne paie l'expérience et l'habileté.

Par ces motifs, je donne au projet de loi du Gouvernement mon vote de préférence.

Mais, avant de terminer, puisque l'honorable Mellana est revenu sur la question de la Savoie et sur ses tendances vers la France, je ne dois pas laisser passer sans répliques ses observations.

Il ne veut pas, dit-il, le chemin de fer de la Savoie, parce que la Savoie menace, à chaque instant, de devenir française.

Je lui observe, d'abord, que le chemin de fer actuel n'est encore que celui du Piémont. De Turin à Suse, c'est l'ensemble de la ligne des Alpes à la Méditerranée: rien de plus, rien de moins. Ainsi, quand je vote pour lui, je vote réellement un chemin du Piémont, et je le vote comme tel et utile à l'ensemble du pays qu'il parcourt.

J'avoue bien, ensuite, qu'avec d'autant plus de plaisir j'appuie son adoption, que j'espère y voir le préjugé, ou le présage certain de la ligne de Savoie. Cependant, c'est toujours en Piémont que nous sommes.

Viendra 1855, je l'espère; mais, d'ici là, les chemins de Savoie seront-ils adjugés? Est-ce que rien ne dérangera leur établissement? Personne ne peut le dire. De sorte qu'il pourrait se faire qu'on en restât au chemin de Suse, toujours utile par lui-même, complétant le réseau des Alpes à la Méditerranée.

Venons à la partie politique. Messieurs, ce n'est pas sans répugnance que j'y reviens: les discussions qui ont eu lieu, il n'y a pas longtemps, m'ont été excessivement pénibles, d'autant plus que l'on discuterait inutilement sans rien changer au passé. Seulement, je vous dirai tout net que les tendances du parti libéral vous les avez bien voulues; j'entends le Gouvernement. Quand on veut avoir les sympathies d'un peuple, il faut être juste avec lui, et ce n'est pas ce que vous avez été envers la masse, pas plus avant la révolution qu'après.

Avant et après la révolution, il y avait ici cinq à six familles qui exerçaient le pouvoir en Savoie, *pouvoir* (comme disait monsieur le ministre des finances) *dont elles ont fait un si déplorable usage.*

Tout était d'elles, à elles et pour elles! Mais la nation n'avait aucun intérêt qui l'attachât, ni par les personnes, ni autrement, bien qu'elle eût un excédant d'énergie et de vitalité dont le Gouvernement, mieux conseillé eût pu tirer parti.

Et il est si vrai que la Savoie abondait de vitalité, que la France, depuis notre union, n'eût qu'à frapper du pied le sol savoisien pour en faire sortir, et de tous les rangs de la société, des hommes éminents, des généraux, des législateurs, des savants, des astronomes, des naturalistes, des chimistes, dont la France s'honore.

Oui, c'est vrai: toute l'histoire de la démocratie savoisienne est écrite dans la France! Mais à qui la faute?

A la restauration; n'avez-vous pas destitué les employés? Pourquoi n'avez-vous pas utilisé ces capacités éprouvées, au lieu de les refouler?

Vous avez été assez imprudents pour créer la ligne de démarcation, et vous avez l'injustice de la reprocher à ceux qui en furent victimes.

Au lieu de vous plaindre, utilisez l'expérience du passé. Faites donc vos chemins de fer en Savoie; abrégez les distances qui séparent la Savoie de Turin, qui est devenu le centre d'action de la justice par les Cours de cassation et des comptes, le centre des affaires administratives et la résidence de la représentation nationale; associez-vous ce pays par la justice et une politique libérale; satisfaites ses vrais intérêts, si vous voulez diminuer ses tendances.

Or, la ligne des chemins de fer combattue par l'honorable Mellana sera justement un avantage matériel et politique. Politique, je l'ai exprimé; matériel, je vais le dire.

En Savoie (et il est inutile d'y revenir, tranchons le mot) la source du numéraire est tarie: vous feriez mille lois d'impôts, que vous n'en auriez plus.

Si, dans trois ans, on déverse une part d'une entreprise

de 40 ou 60 millions, nul doute qu'on ne s'en ressente. Outre la circulation du numéraire viendront les valeurs jusqu'ici amoindries par le défaut d'exploitation et de circulation, qui prendront une position sur le marché piémontais.

Le bon marché, comme l'économie du temps dans les voyages, sont à la vie de l'homme d'une très-haute valeur; et ces avantages rendront, je l'espère, à la Savoie une aisance qu'elle n'a plus depuis longues années.

Je ne terminerai pas, messieurs, sans rappeler avant la votation la chance désavantageuse que présente le projet de la Commission. Prenez-y bien garde!

Pour moi, je vois le Gouvernement présenter un projet; je le vois utile, réalisable; j'en souhaite l'exécution. Eh bien! messieurs, après toutes les promesses faites dans cette enceinte, je ne veux plus retarder: je m'y cramponne!! et je le vote.

Molte voci. La chiusura, la chiusura!

PRESIDENTE. Pongo ai voti la chiusura della discussione generale.

(La discussione generale è chiusa.)

La parola è al signor relatore.

AVIGDOR, relatore. Je suis au désespoir de devoir prendre la parole à l'heure où la Chambre se sépare habituellement; ce n'est pas ma faute; malgré ma demande réitérée, je n'ai pu l'obtenir plutôt. Je ferai donc tous mes efforts pour être aussi bref que possible. Je ne pouvais pas laisser terminer les débats sans relever quelques erreurs involontaires, sans doute, de monsieur le ministre des travaux publics.

Il a avancé que je n'avais pas parlé, dans mon rapport, de la réduction de l'intérêt proposé par les constructeurs le 14 du mois passé.

Je prie la Chambre de vouloir bien observer qu'à la page 14 de mon rapport il est question de la réduction d'intérêt proposée par les constructeurs anglais et qu'il y est également fait mention de la réduction sur le capital que cette offre nouvelle procurerait, réduction qui s'élèverait à 300,000 francs.

Après avoir constaté ce fait qui ne pouvait passer inaperçu ni dans la Chambre ni dans la Commission, je suis arrivé aux considérations générales sur le prix de revient des divers chemins de fer.

Je déclarais dans mon rapport qu'il était impossible, soit à la Chambre, soit à la Commission elle-même, d'établir un parallèle entre un chemin de fer et un autre, de pouvoir dire que telle voie ferrée coûtant tant, telle autre devait coûter plus, devait coûter autant, devait coûter moins que telle autre.

La Chambre et la Commission, je le déclare encore, ne sont pas en mesure d'apprécier au juste les similitudes, les égalités ou les divergences des terrains; elles ne peuvent prévoir, connaître ou évaluer toutes les difficultés qui se rencontrent dans une route. J'ai donc dit que l'on ne peut pas raisonnablement établir un parallèle quelconque entre une route et l'autre, et votre Commission vous a engagé et prié de n'en établir aucun.

Elle vous dit encore dans son rapport, que si vous partez de ce principe que, puisqu'un kilomètre d'un tel chemin de fer a coûté 80 mille francs, tel autre ne doit pas coûter plus, vous partirez d'une base fautive et vous ne pourrez jamais porter un bon jugement.

Votre Commission vous a donc prié de n'établir aucun parallèle, elle-même s'est éloignée de ce principe dangereux;

elle s'est abstenue de vous citer des prix de revient pour ne pas entraîner la Chambre vers une discussion sans fin et sans but.

Elle a fait plus encore, elle a supplié la Chambre de ne pas entrer dans la question technique, parce qu'elle savait combien il y aurait de difficulté à dire au Ministère: vous n'avez pas surveillé les travaux, mais vous pouvez nous dire combien il y a de mètres d'excavation, combien de mètres de ballast, combien de mètres de murailles, combien de talus, combien de ponts, d'aqueducs, de viaducs et de passages de niveau.

Nous serions ainsi entrés dans le cœur même de la question technique, et c'est ce que la Commission a voulu éviter, non parce qu'elle eût craint d'aborder ce terrain, car elle avait dans son sein un ingénieur distingué, assez versé dans ces matières pour pouvoir défendre le rapport sous ce point de vue.

Mais c'est parce qu'elle croyait qu'il était impossible qu'une Assemblée politique pût discuter sur des faits techniques, et en formant ce jugement, elle s'était appuyée sur des précédents qui avaient eu lieu en France. Elle a vu combien, chez cette noble nation, les discussions avaient dégénéré en débats oiseux, fatigants et inutiles quand il s'est agi de fixer les lignes à suivre, les tracés, les études et d'entrer dans des détails qui ne peuvent être bien établis que par une Commission d'ingénieurs, par une Commission d'hommes spéciaux, par un comité nommé *ad hoc*.

Ainsi la Commission a établi ce principe qu'il ne fallait pas entraîner la Chambre dans une discussion technique. Si l'on y est entré, je l'avoue, c'est à mon grand regret, et ce n'est pas moi, certes, qui ait poussé la discussion vers ce chemin, mais bien plutôt monsieur le ministre des travaux publics qui s'est prévalu, pour cela faire, de sa spécialité.

La Commission a établi deux idées principales, c'est que le Ministère aurait dû mettre les travaux de cette ligne au concours, et choisir un mode plus heureux de paiement.

Au moment où la Commission était d'accord sur ces principes, et qu'elle allait vous présenter le résultat de ses déterminations, il a surgi cet incident des offres. Naturellement elle a dû s'arrêter et examiner de quelle nature étaient ces offres. Elle s'est adressée au Ministère, et le ministre des travaux publics lui a envoyé un document, presque un rapport (joint et imprimé après celui de la Commission), composé par monsieur l'inspecteur général. Ce rapport, comme vous pouvez le voir, parle des travaux, défend le ministre, défend les constructeurs, dit que les prix sont établis à un taux très-bas, et conclut, par quoi? Par montrer que ces travaux doivent s'élever à la somme de 6,800,000 francs, soit à une augmentation de 600,000 francs de plus que le devis des constructeurs.

Convenez-en, messieurs, cette augmentation, dans l'estimation de 600,000 francs était un fait singulier qui devait attirer l'attention de la Commission et lui rappeler ce proverbe italien: « A trop grand parti ouvre l'œil. »

Comment! au moment où nous demandions toutes les pièces, tous les documents, qui pouvaient nous être nécessaires pour examiner à fond la question, pour nous éclairer, vous nous présentez le résultat de votre contrôle, fait par un de vos plus habiles employés, en nous disant que la voie ferrée de Turin à Suse devrait coûter 600,000 francs de plus?

Vous venez renverser toutes nos données, nous démontrer tous les calculs faux, et nous inspirer des doutes sur le devis des constructeurs anglais, des doutes sur la vérifica-

tion de votre ingénieur, des doutes sur toutes les pièces qui étaient sous nos yeux.

Que devait donc faire la Commission? Elle s'est fait ce simple raisonnement; elle s'est dit: il y a ici deux faits singuliers; ou les constructeurs se sont trompés, ou le ministre des travaux publics est lui-même dans l'erreur. Si les constructeurs se sont trompés, vous devez loyalement le leur faire connaître, car ce serait injuste, je dirai plus, ce serait ignoble, ce serait indigne de vous, que de profiter d'une erreur. S'ils ne se sont pas trompés, ce qui est plus probable, alors les mesures prises, les calculs faits, les rapports présentés à la Commission par monsieur le ministre des travaux publics sont faux, parce que s'ils étaient justes et réels, si le contrôle avait été opéré avec exactitude, les mesures auraient dû se rencontrer, soit les mesures de longueur, soit celles de hauteur, soit celles de diamètre, soit celles de circonférence; et ayant les mêmes mesures pour bases, ainsi que les mêmes prix, on ne pouvait pas avoir, il était impossible d'avoir un résultat différent. C'est contre les règles, non pas des mathématiques, mais de la simple arithmétique, surtout contre les règles du bon sens.

Ainsi donc cette augmentation de 600,000 francs dans l'estimation, loin de convaincre la Commission de l'excellence du marché conclu par monsieur le ministre des travaux publics, devait attirer son attention, lui faire ouvrir les yeux, et la forcer à être beaucoup plus prudente que dans des circonstances ordinaires. Elle s'est assujettie à une chose à laquelle en général les Commissions politiques ne s'assujettissent jamais; elle avait un devoir de conscience à remplir, elle n'était point mue par l'esprit d'opposition contre le Ministère. Elle s'est soumise à des vérifications fatigantes, à des calculs difficiles, pour vous éclairer et c'est à vous, messieurs, à juger la question.

Je passe à un autre ordre d'idées pour suivre la discussion.

On a porté les débats sur un terrain étranger au rapport, on a parlé comme si la Commission avait déclaré en principe, que l'Etat ne doit donner aucune espèce d'appui aux compagnies, aux sociétés des chemins de fer. Messieurs, jamais dans le sein de la Commission on n'a soulevé le moindre doute à cet égard. On a admis, au contraire, l'appui du Gouvernement envers les compagnies.

La Commission s'explique clairement; dans son rapport elle dit que l'Etat doit son appui moral et matériel aux compagnies. Mais elle établit aussi, d'après son opinion, de quelle nature doit être cet appui. Voilà la seule question sur laquelle elle s'est trouvée en désaccord avec messieurs les ministres des finances et des travaux publics.

Monsieur le ministre vous a avoué hier qu'il croyait avoir trouvé le système d'association en créant des actions de 500 francs, le meilleur; nous avons pensé le contraire et nous sommes venus ici pour que vous en soyez juges.

Monsieur Farina a cité un passage de monsieur Daru; je veux en citer un autre à mon tour. Mais comme je ne veux pas accaparer le monopole de la lecture, je ne lirai absolument que ce qui sera nécessaire. On dirait que ce passage a été écrit expressément pour éclairer la question dont il s'agit dans ce moment. L'auteur se pose les mêmes questions. Il se demande de quelle nature doit être l'appui de l'Etat envers les compagnies. Doit-il leur avancer une certaine somme pour commencer les travaux et les accomplir? Doit-il au contraire établir le chemin lui-même et remettre l'exploitation de la ligne à une compagnie? Doit-il créer des actions?... Voici messieurs, notre question, et je vais, si vous me le permettez, vous lire ce passage. J'ignore s'il est déjà

tombé sous les yeux de monsieur le ministre des finances ; dans tous les cas je vais le lire.

« On a successivement présenté et débattu, dans le cours des dernières années, les différents modes d'intervention du trésor qui pourraient être appliqués. L'un consisterait à garantir aux compagnies un *minimum* d'intérêt sur le capital de construction ; un autre à donner ou à prêter sur les fonds de l'Etat une somme fixée à l'avance ; enfin le Gouvernement pourrait prendre une certaine quantité d'actions pour son compte, et s'engager à ne recouvrer sa part de produits que lorsque les intéressés auraient touché eux-mêmes un revenu net de tant pour cent.

« Tous ces systèmes ont été examinés. Ils sont tous, sous des formes diverses, l'application d'une même pensée, le concours financier de l'Etat, avec ou sans redevance, déguisé sous tel ou tel nom. Nous ne voulons pas nous appesantir sur les avantages et les inconvénients qu'ils présentent. Ce serait revenir sur un sujet que nous regardons comme épuisé.

« Nous nous bornerons à dire que le mode d'action le plus convenable est celui qui, tout à la fois, est le moins onéreux pour nos finances et conserve le mieux à l'administration cette position de supériorité, de dignité dont elle ne doit jamais se départir dans ses relations avec les compagnies. C'est dire assez que, dans notre opinion, constituer l'administration actionnaire de compte à demi avec des associés, supputant avec eux de compte à demi sa part dans les revenus, n'est pas une position qui nous paraisse bonne pour le Gouvernement. Placée en dehors et au-dessus des intérêts qui s'agitent dans une sphère autre que la sienne, l'administration publique ne peut pas accepter une situation d'égalité avec des intérêts privés, se faire industrielle pour son compte, entrer à son tour dans l'arène où se livrent les combats de l'industrie. »

Monsieur le ministre des finances paraît vouloir m'interrompre. S'il a quelque objection à faire, je l'écouterai avec grand plaisir.

CAVOUE, *ministro delle finanze, di marina e d'agricoltura e commercio*. Je n'ai qu'une chose à dire ; c'est que, si l'on devait prendre pour base l'opinion des hommes les plus compétents, tous les systèmes seraient condamnés. Nous avons un rapport de monsieur Arago qui a condamné l'exécution faite par l'Etat ; nous avons un rapport de monsieur Berryer qui a condamné le système des compagnies ; nous avons enfin un rapport de monsieur Daru qui a condamné le système d'intervention.

Je dis que, quant à moi, je récusé absolument, entièrement l'autorité individuelle de ces messieurs, et j'ajoute que, si l'autorité de monsieur Daru devait être de quelque poids dans cette Chambre, elle ne tendrait à rien moins qu'à faire rejeter le projet du chemin de fer de Novare.

Ce n'est pas une menace que je veux faire, je prie monsieur Mellana de ne pas interpréter mes paroles en ce sens ; je veux seulement observer que les principes que l'on vient d'émettre, s'ils étaient acceptés, amèneraient le rejet complet du chemin de fer de Novare.

AVIGDOR, *relatore*. J'accepte avec d'autant plus de plaisir l'observation de monsieur le ministre des finances qu'elle rentre entièrement dans mes idées. Je voulais justement opposer un texte à un autre texte et démontrer à ceux qui s'en servent si volontiers, qu'avec des citations de textes on pourrait aller bien loin sans jamais arriver à être d'accord.

Nous en avons des exemples sans nombre dans ce qui se passait dans le moyen-âge, quand sur l'étymologie d'un mot,

sur l'interprétation d'un vers, ou d'un passage d'un auteur de l'antiquité, on écrivait des in-folio sans nombre, on entamait des discussions sans fin.

J'abandonne donc grand cœur ce terrain, je renonce à citer des auteurs, et à me servir des armes fourbies contre le rapport ; mais je ne renonce pas à mon opinion et je dis avec monsieur Daru qu'il ne faut pas que le Gouvernement crée des actions pour construire des chemins de fer. J'arrive à la question financière.

Avant d'aborder cette question, je rappellerai à la Chambre ce que disait hier monsieur le ministre des finances.

Il nous disait : souvenez-vous, messieurs, d'une chose ; souvenez-vous de l'époque à laquelle nous signâmes ce contrat avec les entrepreneurs. Souvenez-vous que les circonstances étaient peu favorables, l'avenir menaçant, notre position financière difficile. Il a parfaitement raison ; à l'époque dont monsieur le ministre parle il fallait passer par les conditions les plus dures dans le but d'entreprendre nos chemins de fer. D'autres, il est vrai, auraient probablement jugé utile d'attendre des moments plus favorables ; monsieur le ministre au contraire a cru qu'il fallait accepter les moyens qui se présentaient, quels qu'ils fussent, et les a, en effet, acceptés.

Vous nous l'avez dit seulement hier, monsieur le ministre : reportez-vous à cette époque ! Mais depuis lors combien de progrès avons nous fait ! Nos fonds sont de 96 à 97, et je pourrais dire pourquoi ils ne sont pas plus haut ! mais cela m'éloignerait de mon sujet. Je dis seulement : nos fonds sont de 96 à 97 ; et pourquoi aujourd'hui prenons nous un engagement à 85 ? Ces bases, ce n'est pas moi qui les indique, elles sont signalées à la Chambre dans un écrit publié hier et signé de la main même de celui qui veut obtenir l'entreprise des travaux du chemin de fer de Turin à Suse. Cet écrit dit : « Messieurs, quand j'ai traité, l'on faisait l'emprunt anglais au 85 pour 0/0 ; ainsi moi j'ai traité sur le prix de 85 pour les actions, ce qui équivaut à 15 pour cent de moins ! » Il y a un an de cela, et le contrat est resté toujours le même. Mais tout à coup le 14 avril on s'est aperçu qu'il y avait quelques changements dans le monde, et par suite la compagnie a été induite à faire la réduction de 1 1/2 pour cent sur l'intérêt. Si la compagnie était si juste, si équitable pour faire une réduction de 1 1/2 pour cent en voyant une légère hausse sur les fonds publics, je demande si maintenant, en comparant les cours de nos fonds d'août 1851 avec ceux de mai 1852, elle n'aurait pas dû consentir à une réduction plus sensible, non pas seulement sur l'intérêt, mais sur le contrat : c'est à dire à établir les actions sur le prix de nos fonds, et poser pour base 95 francs tout au moins, et non 85. Le ministre ne combattait donc pas hier l'argument de la Commission, il disait seulement : rappelez-vous que nous avons fait notre marché il y a un an. Or, depuis un an les choses ont beaucoup changé, nous ne sommes plus sous le coup de 1852 ; ce 1852 se dressant comme un fantôme menaçant d'engloutir le monde, ces révolutions en germe, ces désastres en expectative n'existent plus. Maintenant la paix semble assurée.

Je demande donc au ministre des finances : pourquoi aujourd'hui, en considération des bonnes circonstances, monsieur le ministre ne fait pas un meilleur marché, quand il en faisait un si mauvais dans les mauvaises circonstances ? Il me semble qu'il ne peut échapper à un raisonnement aussi juste, aussi équitable !

Mais, vous a-t-on dit, le système de la Commission accroîtra notre dette ; il faudra recourir à un emprunt. Je

pourrais bien vous dire que de toutes manières il faudra, vers la fin de l'année, en venir à un emprunt, et je vous demande dans ce cas si, une fois le principe admis, ce sera une question importante d'emprunter 50 millions au lieu de 40 ou 45 millions. Mais je ne veux pas même vous dire cela; quand la Commission vous a dit : votez ces fonds, elle n'a pas prétendu que vous augmentiez votre dette à l'extérieur. Pas du tout : la dette flottante est un secours dont monsieur le ministre peut se servir pour la petite somme de 1,500,000 francs. L'on ne peut pas dire que le Ministère est obligé d'emprunter 6 millions, parce qu'il a à faire des travaux s'élevant à cette somme. Où serait notre position financière si pour une somme pareille nous étions obligés de recourir à l'emprunt, de demander un emprunt de 6 millions? Monsieur le ministre ne me contestera pas ce que j'avance; pourrait il donc très-bien demander au crédit flottant la somme dont il aurait besoin chaque année. Car ne perdez pas de vue, que vous ne dépensez pas ces six millions de suite; ils se répartissent en plusieurs exercices, c'est-à-dire, sur les exercices de cette année, de 1853 et de 1854. On peut donc sans danger demander au pays cet emprunt par une émission de bons du trésor. La preuve que c'eût été facile c'est que monsieur le ministre des finances a diminué le taux de l'intérêt des bons du trésor, donc l'argent abonde. Ici, messieurs, remarquez bien ce raisonnement fort simple : au lieu de donner des actions, pourquoi ne demandez vous pas au crédit flottant les sommes nécessaires pour ces travaux? Le résultat en serait, qu'au lieu de créer des actions qu'on vous prend à 85 francs, vous auriez 100 francs pour 100 francs, que vous payez aux entrepreneurs; et vous payez 4 1/2 d'intérêt sur 100 francs au lieu de 4 1/2 sur 85. Vous atteignez donc par ce moyen deux grandes améliorations, ou, pour mieux dire, un grand profit : vous donnez le même intérêt, et vous avez une augmentation de capital. Ici les constructeurs vous ont proposé de diminuer l'intérêt de 1/2 pour cent, mais de laisser le taux fixé pour les actions à 85 francs. La Commission vous propose, au contraire, d'augmenter le capital, en donnant des bons du trésor au pair, sans augmenter l'intérêt qui restera fixé à 4 1/2 pour cent.

Il me semble que ce raisonnement est très-clair, et s'il était possible de le contester, je demanderais que l'on voulût bien faire les objections qu'on croit pouvoir m'opposer.

Monsieur le ministre des finances a dit, dans l'interruption qu'il m'a faite, qu'il s'agit également de la route de Novare. C'est de la stratégie parlementaire! Je fais un appel à la Chambre; j'en appelle à la conscience de messieurs les députés : monsieur le ministre veut-il adopter ce système pour le chemin de Novare? Il nous a dit hier dans son discours qu'il y avait encore les routes de Novare, de Suse, de Modane, d'Arona; eh bien! s'il veut absolument adopter ce système d'actions pour tous ces chemins de fer, je vous prie de supprimer un instant tous les millions nécessaires pour construire toutes ces routes; et voyez, messieurs, à combien s'élèvera cette dette que le ministre veut créer. Elle s'élèvera sans doute à 150, à 200, ou même à 250 millions. Et on viendra me dire qu'une telle émission de papier ne portera aucun préjudice au Gouvernement? On viendra me dire que cela n'ébranlera pas notre crédit, que cela n'éloignera pas de nous les banquiers et les capitalistes étrangers? Messieurs, les capitaux, quoiqu'on en dise, sont intelligents, les capitaux sont encore beaucoup plus prudents, et ils ne viendront pas s'offrir d'eux-mêmes à un Gouvernement qui cherche des expédients, comme les petits Gouvernements d'Allemagne, dans la loterie, le tirage au sort, et des chances de toutes

sortes, pour exciter les passions et allécher des capitaux qu'il ne peut plus obtenir par des moyens scrupuleusement honnêtes.

Prenez l'exemple de l'Angleterre, qu'on cite toujours ici; voyez si depuis longtemps elle a changé de système. Elle ne veut créer que des consolidés, elle n'admet pas d'autre dette que des consolidés.

Elle n'en voudrait pas d'autre, parce qu'elle sent qu'un Gouvernement qui se respecte ne peut créer son crédit que par les simples moyens à la portée de tous; par l'honnêteté dans les transactions, la sévérité dans les conditions, la régularité dans l'administration.

Le crédit est ainsi fait que, lorsqu'on semble en avoir besoin, il vous manque, et que lorsque vous avez l'air de vous en passer, il vous arrive. Et cela n'est il pas naturel?

Quand le Ministère nous dit : l'Etat est obligé de recourir au papier pour faire face à ses dépenses, je voudrais qu'il vous dise si ce papier on le prend gratis, s'il n'est pas obligé de subir une diminution; et si les entrepreneurs n'ont pas calculé une perte probable, sur ces actions, qu'ils vendront aussitôt le contrat voté.

Mais ici on ajoute : oh non! ils n'émettront ces six mille actions que dans quelque temps. Il les garderont en portefeuille; c'est-à-dire, selon vous, qu'ils spéculeront sur la hausse probable des actions.

S'il y avait des entrepreneurs qui soient spéculateurs et capitalistes en même temps, ce ne serait certainement pas parmi les anglais qu'ils se trouveraient. Eux sont entrepreneurs, ou capitalistes, et rien de plus.

Or, s'ils posent la condition que la part des actions du Gouvernement ne soit émise qu'après deux ans, c'est qu'ils veulent pendant ces deux ans avoir le temps d'écouler eux-mêmes leurs actions, et se créer ainsi des ressources. Et l'Etat quel métier fait-il dans toute cette affaire? Celui des fils de famille qui se ruinent. Nous fondons des capitaux papier à un taux très-onéreux, si ce n'est pour nos plaisirs pour une chose utile, mais ce que nous pourrions aussi bien faire par un autre moyen. Il est de fait que ces actions ressemblent, à s'y tromper, à des billets d'un fils de famille en train de se ruiner. D'un fils de famille payant 25 pour cent afin qu'on lui fasse du crédit.

Voilà ce qu'elles représentent; car s'il en était autrement, on n'aurait pas fait une différence de 25 pour cent et d'autres différences encore existant dans la convention.

Quoique notre position financière ne soit pas très-florissante, nous ne sommes cependant dans une position telle à devoir subir les conditions léonines que l'on voudrait nous imposer dans cette convention.

A quelle somme s'élèveront les travaux que vous voulez faire cette année? Pourrez vous en faire pour 3, 4 ou 5 millions, quoique le travail total s'élève à 6 millions 200,000 francs?

Non certainement, vous ferez du travail pour 500,000, pour un million peut-être! Eh bien, moi je demande encore à monsieur le ministre des finances s'il ne croit pas pouvoir placer dans le pays, en billets du trésor à 6 mois, à 9 mois, un an de terme, s'il ne croit pas pouvoir placer 500,000 francs? Et s'il me déclarait ici ne pas pouvoir les placer, alors je dirais qu'il aurait raison de recourir à tous les moyens possibles pour faire les chemins de fer.

Mais revenons à une raison bien singulière que quelques orateurs ont fait miroiter aux yeux de la Chambre. On nous porte des capitaux de l'étranger!

Mais où sont les capitaux qu'on nous porte? Vous concé-

dez 6 millions, 200,000 francs de travaux, dont vous devez payer une moitié en actions, l'autre moitié comptant. En outre, le cahier des charges porte qu'on fera un dépôt au trésor, mais qu'aussitôt que la société aura donné une telle quantité de travaux, on la remboursera; et plus encore que quand la société présentera des connaissements soit de rails, soit de coussinets, soit d'autres ustensiles nécessaires au chemin de fer, on lui remboursera le montant de ces connaissements avant même que les articles soient arrivés.

Or, messieurs, au moment où la société entre en fonction, elle se fait faire une expédition de 100,000 ou 200,000 francs en rails, coussinets, etc., et elle présente son connaissement à la trésorerie qui est obligée de payer ce connaissement. Elle même, la compagnie, rembourse cette somme à l'expéditeur dans 3 ou 4 mois. Il résulte que tout de suite elle a son capital fait dans ce pays; que ce capital sort du trésor, et quant elle a un peu de travail fait, elle demande encore son argent. A-t-elle donc besoin d'en faire venir des capitaux?

Je suis bien fâché de contredire l'honorable monsieur Menabrea, qui a ajouté aussi lui à cette assertion une autre grande faveur découlant de ce contrat, c'est-à-dire, que ces actions iront en Angleterre. Quant à cela, je suis bien persuadé que monsieur le ministre des finances ne voit pas les choses aussi facilement que l'honorable monsieur Menabrea, et qu'il ne se berce pas encore de cette douce illusion. Et vous croyez qu'on va porter les actions sur la Bourse de Londres; mais, messieurs, ce n'est pas chose facile; il faut des négociations immenses pour émettre des titres étrangers dans la Bourse de Londres; il faut passer par toute la filière des courtiers, des banquiers, enfin il faut suivre des ramifications infinies; j'en appelle au témoignage de l'honorable monsieur De Revel.

CAVOUR, *ministro delle finanze, di marina e d'agricoltura e commercio (porgendo all'Oratore un giornale, pronunzia qualche parola che non arriva agli stenografi).*

AVIGDOR, *relatore.* Je saisis l'interruption de monsieur le ministre, et je vais y répondre. Je soutiens en attendant que, pour émettre un papier à la Bourse de Londres, il faut passer par toute la série des courtiers, et j'en appelle, je le répète, au témoignage de monsieur De Revel: je lui demande de dire s'il n'a pas fallu une négociation pour faire coter de nos fonds Hambro à Londres. Il faudra donc pour ces nouvelles actions entamer des négociations à la Bourse de Londres. Il faut créer d'autres titres, des titres anglais, comme monsieur le ministre vous le demandait dans les considérants du projet de loi relatif à l'emprunt anglais.

Eh bien, je veux aller plus loin; j'admets l'hypothèse que vient de faire monsieur le ministre; on négociera ces actions à Londres. Mais pouvons-nous consentir de gaité de cœur à voir ainsi négocier nos actions pour une misérable somme de 6 millions? Ne dira-t-on pas: ce petit Etat avait besoin de construire un petit chemin de fer qui coûtait 6 millions, ses ressources n'ont pu y arriver, il est venu les chercher ici? Je vous demande, messieurs, si un emprunt semblable ne fera pas dégringoler notre crédit. Quant à moi, j'ai l'intime conviction qu'une opération pareille ne manquera de faire tomber notre crédit au dernier degré de l'estime publique.

On a dit, de plus, que si nous repoussions ce contrat, cela ferait mauvais effet à la Bourse de Londres; qu'on y dirait que nous avons agi de mauvaise foi. Eh bien! messieurs, moi, qui connais Londres, je dis hautement qu'en Angleterre on dira que cette Chambre a été habile, qu'elle n'a voulu

accepter qu'une bonne affaire pour le pays. Et quand en Angleterre on dira que vous êtes capables d'accepter les bonnes affaires et de repousser les mauvaises, on nous estimera beaucoup plus, parce qu'on vous jugera selon votre habileté et selon votre plus ou moins de facilité à accepter une mauvaise affaire. Mais si on vous voit aisés et faciles, ne croyez pas que l'on vous fera une bonne position; on vous la fera, au contraire, très-mauvaise.

Je ne crains pas l'opinion anglaise; elle est juste et équitable; elle n'épouse la querelle d'aucune individualité, on ne vous y mésestimera pas parce que vous aurez repoussé un contrat onéreux. Ces allégations sont oiseuses, et je dirai même inconvenantes dans cette enceinte.

J'ai entendu prononcer dans cette Chambre les noms de divers entrepreneurs.

Je regrette que mes collègues de la Commissions aient eux-mêmes oublié que nous n'avions pas à prononcer des noms: nous jugeons une affaire et nous n'avons pas de personnalité à faire intervenir.

Je n'accepte donc pas ce débat; je n'admets pas que l'on puisse disputer sur le mérite de monsieur X, sur celui de monsieur B. Je les tiens tous deux pour experts, habiles, solvables. Si j'étais ministre des travaux publics, je dirais ce que j'en pense, mais comme je ne le suis pas, je n'ai pas d'opinion à exprimer.

Par conséquent, je ne ferai ni l'apologie de l'un, ni la critique de l'autre. Je les tiens un et l'autre, je le répète, pour également experts, également solvables.

C'est la seule chose sur laquelle la Commission avait à parler, et elle ne voulait élever aucune contestation soit pour approuver l'une, soit pour condamner l'autre.

La Commission avait pris la détermination de ne pas parler des personnes. Les offres sont venues sans qu'elles les provoquait, et si elle s'est trouvée dans la nécessité de donner un jugement, c'est à contre-cœur qu'elle l'a fait. Pour mon compte, j'ai tâché de m'éclairer des conseils du ministre des finances, et j'ai demandé s'il n'y avait pas moyen de prendre un juste milieu afin de pouvoir enlever à cette loi tout ce qui paraissait onéreux; enfin, j'ai cherché le moyen d'abrégier les débats en priant monsieur le ministre des finances de choisir un moyen conciliant l'intérêt de l'Etat et la promptitude de l'exécution.

Je n'ai pu y réussir. Je le déplore. Et enfin qu'elle est la différence qu'il y a entre nous et le ministre des finances? Nous voulons le concours et monsieur le ministre ne l'admet pas! nous voulons qu'au lieu de sacrifier l'intérêt public en créant des actions, monsieur le ministre paie comptant, comme tous les gents qui veulent avoir des avantages. Car vous savez fort bien que quand on ne paie comptant les constructeurs s'arrangent de manière à trouver la différence du terme sur le prix; la différence est là. Nous voulons le concours et le paiement au comptant, et le ministre s'y oppose!

Quant au paiement, je suis convaincu et je le déclare solennellement, quoique ma parole ne porte pas une persuasion aussi forte que celle de monsieur le ministre des finances, je suis convaincu qu'il y a quelque justice dans ce que j'ai dit relativement au mode adopté. Je ne nie pas que monsieur le ministre peut avoir ses convictions particulières en adoptant ce système, mais je soutiens ici qu'il lui est impossible de dire que ma manière de voir n'est pas juste et logique, vraie surtout, et plus économique par dessus tout.

Il peut dire, comme ministre des finances: je préfère des actions. Mais où irez-vous avec ces actions? Vous émettrez

encore deux à trois cent millions, vous arriverez à les classer à côté de votre dette, s'élevant déjà à plus de cinq cents millions, et ainsi, après avoir épuisé de toutes les manières le crédit du pays au-dehors et au-dedans, vous aboutirez à le ruiner complètement.

Vous dites que vous aimez mieux faire des sacrifices et avoir des chemins de fer, afin de donner au commerce toute l'impulsion possible.

Messieurs, considérez d'un côté le sacrifice qu'on vous demande, et de l'autre supputez les résultats avantageux que l'on vous fait espérer. Faites la balance, et vous verrez si vous pouvez arriver à être dans une heureuse position, et si les sacrifices réels ne dépassent pas de beaucoup les avantages probables.

Réfléchissez bien, car si vous voulez aller contre vent et marée, vous n'arriverez qu'à vous briser contre les écueils et à échouer devant le port!

C'est contre cette mesure que je me suis élevé, c'est contre cette mesure que je voterai encore. Ce n'est pas que la Commission ait pris à cœur de faire passer son projet, non sans doute; la Commission ne s'est votée systématiquement à aucun projet; tous ceux qui peuvent lui paraître bons, elle est prête à les appuyer. Mais elle ne peut admettre le principe sanctionné par le Ministère de ne pas adopter le concours pour une pareille entreprise; elle ne peut admettre non plus le principe adopté par le Gouvernement, de créer des actions pour six millions 600,000 francs, quand il peut se procurer cette somme aussi facilement et sans sacrifices.

Nous avons dit qu'on pourrait mettre la construction du chemin au concours, et cela dépendait du ministre des travaux publics; alors on nous a répondu en nous citant cette fois encore l'exemple de la France: eh bien, messieurs, il y a peu de jours, le 5 du mois courant, en France on s'est aperçu qu'on allait un peu trop vite en décrétant des chemins de fer, et redoutant la possibilité d'une crise financière, on s'est sagement arrêté; on a suspendu tout décret relatif à des nouvelles lignes. Cependant, comme le Gouvernement ne voulait pas suspendre les travaux sur les lignes utiles, qu'a-t-il fait?

Le *Moniteur* du 6 mai est venu nous le dire: le Gouvernement a pris la résolution d'ajourner la concession des chemins de fer de Paris à Cherbourg et de Bordeaux à Cette; mais voulant assurer l'exécution de ces deux lignes il ouvre un crédit de 5 millions sur l'exercice de 1852 à répartir par moitié sur chacune d'elles. Les travaux qui seront exécutés par l'Etat seront ultérieurement remis aux compagnies concessionnaires en déduction de la subvention qui devra leur être accordée.

Ainsi, messieurs, vous voyez qu'en France, quand on a vu que l'on allait trop loin, on a pris une juste mesure. Voilà les bons administrateurs, voilà les bons Gouvernements qui ne craignent pas, quand la lumière se fait, de revenir sur leurs pas.

Agir autrement, ce n'est pas montrer un sentiment gouvernemental, c'est montrer un autre sentiment que je ne veux pas qualifier.

CAVOUR, *ministro delle finanze, di marina e d'agricoltura e commercio*. Dites seulement le mot!

AVIGDOR, *relatore*. Monsieur le ministre sait très-bien que je ne dis jamais rien d'irrévérentieux et d'incivil; dans les circonstances qui m'y forcent, je préfère me servir d'une périphrase.

Enfin, messieurs, je vois que l'heure est avancée, je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps. Je finis par lui

adresser cette seule prière, celle de ne pas se laisser entraîner dans un système qui, franchement parlant, serait mauvais et ruineux s'il venait à être adopté pour l'exécution des travaux publics. Je dirai encore que le concours me semble offrir certaines garanties qui conviennent à nos mœurs.

Comme ici généralement tout le monde connaît le pays mieux que moi, je dirai qu'on peut mieux que moi juger si l'on peut se passer du concours; mais sous le rapport financier je déclare à la Chambre qu'elle doit être implacable, qu'elle ne doit pas l'admettre. S'il fallait encore pour la route de Novare revenir à ce principe, alors nous verrons si en le modifiant on pourrait l'appliquer à une grande affaire.

Je vois que monsieur le ministre des finances sourit; mais il y a une différence entre les deux systèmes, il n'est pas de même pour les deux routes de Novare. On ne garantit pas l'intérêt ni à 4 1/2, ni à 5 pour cent. Il n'y a pas de garantie, pas d'intérêt. Ensuite l'Etat ne devra prendre des actions que si les communes ne les prennent pas toutes. Donc monsieur le ministre des finances s'est réservé deux choses, la première de ne prendre que le nombre d'actions dont les communes ne se seraient pas chargées, et la seconde de ne garantir aucun intérêt.

Nous verrons quand le moment viendra, si pour faire une route aussi longue, il faut faire un sacrifice plus fort; mais pour le moment, je le dis à la Chambre, nous n'avons pas à discuter le chemin de fer de Novare; nous avons à prendre une décision sur celui de Turin à Suse, dont le principe n'a jamais été discuté dans la Commission qui le désire autant que qui que ce soit. Il y avait, au reste, dans le sein de la Commission, un membre de la députation savoisiennne, qui a défendu chaleureusement les intérêts de la Savoie, qui a fait ressortir, avec son talent habituel, combien il était convenable que le chemin de fer fût fait. Je l'ai dit, et je l'ai répété dans mon rapport; la route ferrée de la Savoie est nécessaire, eh-bien, faites-la! mais dans des conditions de prospérité.

Je terminerai, messieurs, en vous faisant observer que dans cette circonstance la Commission s'est trouvée dans des conditions où je défie toute autre Commission de s'être jamais trouvée. Elle a rencontré des difficultés qui effacent toutes les précédents parlementaires de ce pays. Permettez-moi de vous dire que quand une Commission est nommée par une Chambre, elle doit être ordinairement la représentation de l'opinion générale, elle est l'expression, le résumé des idées de tous. Aussi quand une Commission vient en Angleterre apporter le résultat de ses travaux, elle est toujours entourée de toute la sympathie et de l'appui de la Chambre.

Ici, dans cette circonstance, il en a été tout autrement. Je ne veux pas descendre jusqu'aux calomnies hideuses, jusqu'aux bruits calomnieux répandus sur plusieurs membres de la Commission. Je ne veux pas en parler dans cette enceinte, j'en aurais peut-être le droit, mais je ne veux pas en profiter. Ils ignoraient ces calomnieux qu'ils pourraient arriver jusqu'à nous troubler; ils ignoraient qu'ils ne pouvaient pas nous faire dévier de la justice et du devoir. (Voce. *Non si è detto questo*).

Comment aurait-on pu le supposer? Comment supposer que dans un pays qui a entrepris une guerre d'indépendance nationale, dans un pays qui a sacrifié pour elle ses biens et son argent, où tous les sacrifices ont été faits sans être marchandés; comment supposer que dans ce pays on ne veuille

jamais attribuer une bonne détermination à un noble sentiment, qu'on veuille toujours supposer qu'un intérêt personnel doit se mêler à tout, et avoir plus de force que le devoir et la justice? (*Non si è supposto*) que des hommes qui ont l'honneur de composer une Commission, n'agissent mus par des sentiments de loyauté? (*No! no! Non si è supposto questo*), et que le seul sentiment qui les a fait agir et qui les fera agir toujours, que la seule pensée qui les domine, le seul but qu'ils entendoient, est toujours celui de l'égoïsme, de la cupidité, de l'intérêt vulgaire, de l'intérêt trivial, de l'intérêt qui fait descendre l'homme de la hauteur où Dieu l'a placé, pour se traîner dans la boue?

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se intenda passare alla discussione degli articoli.

MELLANA. Domando la parola.

Molte voci. Ai voti! ai voti!

MELLANA. La conseguenza del mio discorso era d'invviare la legge al Ministero. Una cosa che io voleva far osservare si è che quest'idea non include alcun biasimo al Governo.

Sappiamo che, dopo che fu presentata questa legge, sono avvenuti dei fatti nuovi: quindi è necessario, mi sembra, che il Ministero riprenda il lavoro. Questo è piuttosto atto di fiducia che di sfiducia.

Io credo adunque che la Camera deve accettare questa mia proposta, perchè essa non può più, allo stato attuale delle cose, assumersi una tale responsabilità: essa sa che vi sono delle altre offerte, sa che queste offerte non furono esaminate dal Governo, perchè furono fatte dopo che il Ministero aveva presentato il suo progetto, quindi mi sembra che il rinvio sia accettabile pel Ministero stesso ed indispensabile per la Camera.

CAVOUR, ministro delle finanze, di marina e d'agricoltura e commercio. Il Ministero, prima di presentare questa legge, l'aveva fatta argomento di serii studi. Se qualche cosa avesse mancato a questi studi, la discussione che da quattro o cinque giorni si venne facendo avrebbe bastato per illuminarlo. Ora, il risultato di questa discussione (sarà, per servirmi della frase dell'onorevole Avigdor, ostinazione) è che il Ministero persiste nella sua primitiva opinione, e quindi se la Camera gli rimandasse il progetto, considererebbe questo come un rifiuto. Ed il Ministero avendo pure un'opinione è padrone di considerarlo tale, e non credo che il signor deputato Mellana possa costringere il Ministero a fare altrimenti quando ha una convinzione; sarà erronea, ma tale è il suo avviso, ed è deciso a non mutarlo. Se non si vuole costea legge, si respinga...

PESCATORE. Ha ragione.

CAVOUR, ministro delle finanze, di marina e d'agricoltura e commercio... in modo diretto; ma non si cerchi di mandarla a monte con un sotterfugio.

Voci. Ai voti! ai voti!

MELLANA. Non ho d'uopo di difendermi dalla parola *sotterfugio*, forse sfuggita al ministro. La Camera conosce troppo bene chi sia uso di ricorrervi.

Non sono io, al certo, che disapproverò la convinzione nei ministri. Desidero che abbiano convinzioni, e forti. (*ilarità*) Ma questa convinzione non può mai essere tale da rifiutare l'esame di nuove profferte. Queste nuove proposte il Gabinetto ha neppure tampoco detto di averle esaminate. Pare anzi che, convinto della bontà del suo progetto, non si sia neppure degnato di ascoltare i proponenti.

Voci. Ai voti! ai voti! (*Rumori*)

MELLANA. Il Ministero non dice di aver fatti nuovi studi; ma lo respinge per ciò solo che si crede vincolato moralmente colla società inglese.

CAVOUR, ministro delle finanze, di marina e d'agricoltura e commercio. Rigetti la legge.

MELLANA. Il Ministero ci spinge a rigettarla; la mia proposta era moderata: si vogliono gli estremi; io respingerò col mio voto la legge. Assuma chi vuolsi una tanta responsabilità. (*Rumori*)

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Domando se il rinvio al Ministero proposto dal signor Mellana è appoggiato.

(È appoggiato.)

Lo pongo ai voti.

(Dopo prova e controprova è rigettato.)

Interrogo la Camera se intenda passare alla discussione degli articoli.

AVIGDOR. Ma di qual progetto?

CAVOUR, ministro delle finanze, di marina e d'agricoltura e commercio. Questo deve essere riservato.

PRESIDENTE. Si voterà dopo.

Chi approva che si passi alla discussione degli articoli sorga.

(La Camera passa alla discussione degli articoli.)

Alcune voci. A lunedì!

PRESIDENTE. Mi pare che la Camera potrebbe decidere fin d'ora quale sia il progetto da mettere in deliberazione.

Voci diverse. Sì! sì! No! no!

PRESIDENTE. Interrogherò la Camera se si debba procedere alla votazione su questo punto.

SINEO. Io domando che sia ritardata la votazione a lunedì (*Rumori di dissenso*). Ognuno mediterà nella sua coscienza ciò che ha da fare. Ci sono di quelli che avranno l'opinione formata, altri non l'avranno; e non conviene precipitare una discussione. (*Rumori in tutta la Camera che coprono la voce dell'oratore*)

PRESIDENTE. Consulterò la Camera se voglia che si proceda immediatamente alla votazione.

(La Camera delibera affermativamente.)

Oltre il progetto ministeriale e quello della Commissione vi ha una proposta del signor Menabrea, la quale deve riguardarsi piuttosto un emendamento al progetto del Ministero; perciò metterò ai voti se si debba dare la preferenza al progetto ministeriale o a quello della Commissione. Qualora venga preferito quello del Ministero, allora sarà il caso di consultare la Camera sull'emendamento del deputato Menabrea.

Pongo in deliberazione se si abbia a dare la preferenza al progetto del Ministero.

(Dopo prova e controprova, la Camera delibera affermativamente.)

La seduta è levata alle ore 5 e 3/4.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì:

1° Seguito della discussione del progetto di legge per la costruzione della strada ferrata da Torino a Susa;

2° Discussione del progetto di legge pel riordinamento dell'amministrazione superiore della pubblica istruzione.