

linee. Questa domanda ha la data del 5 febbraio passato.

Se non temessi di eccedere il limite della questione pregiudiziale io darei lettura di questa domanda di concessione, la quale forma la base di questa legge e dimostra ad un tempo che l'emendamento da me proposto non è per conseguenza estraneo alla legge.

**PRESIDENTE.** Io non posso fare a meno di rivolgere all'oratore la stessa osservazione che ho testè fatta all'onorevole Astengo, invitandolo a non volersi scartare dalla questione pregiudiziale. Ora non è questione del suo emendamento, ma bensì di vedere se tutte le proposte debbano essere prese in considerazione. Quindi le ragioni di merito sono in questo punto premature in quanto che, se la Camera non adotta la questione pregiudiziale, si dovrà allora fare la storia di tutti i progetti; allora si esaminerà il merito di ognuno, preso di per sè, e comparativamente agli altri che furono presentati.

**BRUNET.** Malgrado il buon volere di stare nei limiti della questione pregiudiziale, non è sempre facile il poterla strettamente contenere.

Del resto poi, siccome fu mio solo intendimento di dimostrare che l'emendamento da me proposto era analogo alla legge, mentre con esso si chiedeva la concessione di una linea per la quale già era stata presentata la formale domanda di concessione dalla società inglese, nulla più mi rimarrebbe ad aggiungere circa alla questione pregiudiziale; quindi mi riservo di chiedere la parola quando avrà luogo la discussione in merito.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Domando la parola per rispondere ad alcune delle cose dette dall'onorevole Brunet.

Egli ha creduto che noi fossimo già venuti a trattative stringenti prossime a una conclusione colla società Wagstaff, e che avessimo formulato un capitolato sulle basi di queste trattative. Ciò non è punto. La società Wagstaff ha fatto la proposta menzionata dall'onorevole deputato, ma questa proposta non conteneva che qualche condizione pura e semplice relativamente alla parte economica dell'impresa, e nessuna n'era fatta relativamente alla parte tecnica. Questa società poi quando seppe che il Governo non era disposto a dare la garanzia del 4 1/2 per cento, e che in luogo di ciò voleva assicurare un prodotto brutto di 25,000 lire, presentò una seconda domanda dicendo che essa accettava questa nuova forma di garanzia; ma essa nel resto non cambiava in nulla le prime sue proposizioni e si riferiva anzi a un capitolato di concessione da esso formulato e fatto stampare, il quale era informato sulle condizioni della concessione *Vittorio Emanuele*. Questo capitolato era assolutamente inaccettabile, perchè precisamente esso si riferiva ad una concessione le cui condizioni, tanto sotto l'aspetto economico, come sotto l'aspetto tecnico, erano tutt'altro che diverse. Questa stessa società presentava pure un progetto tecnico della linea da Nizza a Voltri, e intendeva di presentarlo perchè sopra di esso si fondassero le trattative che, io ripeto, non erano ancora state fatte, e dovevano cominciare allora.

Ora, questo progetto presentato dalla società Wagstaff, dietro esame che ne fece fare il Governo, fu trovato tale che si reputò inaccettabile e inammissibile per formar base di condizioni definitive; e fu respinto. Allora la società, per mezzo del suo ingegnere capo, fece una domanda che prima non aveva fatta, cioè di eseguire studi positivi sopra la linea di cui chiedeva la concessione.

Questa facoltà le fu concessa, e io suppongo che questi studi siano stati intrapresi. Quindi è che il Governo, non trovandosi impegnato con questa compagnia più che con un'altra qualunque, compilò un capitolato di appalto pel concorso, senza preoccuparsi di quello che avesse proposto la società Wagstaff, e non fece in esso allusione ad alcuna delle offerte fatte da una piuttosto che da un'altra società. Il Governo propose adunque il libero concorso; la Commissione invece stimò migliore partito, ove si trovasse una società la quale fosse disposta ad accettare senz'altro l'impresa, di trattare e concludere con essa. Il Governo vi aderì, perchè era ferma la condizione che, qualora non si avesse potuto convenire, il concorso sarebbe stato aperto. Era questo un tentativo al quale il Governo non credette potere rifiutarsi.

Quanto alle diramazioni, è verissimo che la società Wagstaff nella prima sua domanda diceva e ripeteva nella seconda che avrebbe assunto, oltre la linea litorale, anche la diramazione da Nizza a Cuneo; ma in verità erano state fatte proposizioni tali, non nel rispetto economico, ma nel tecnico, che erano assolutamente inammissibili. D'altronde, altro è venire vagamente proponendo, altro è concretare sopra una data linea, sopra un dato progetto.

Nè io credo che, quando quella società parlava della diramazione da Nizza a Cuneo, punto o poco conoscesse in che si impegnasse: come non credo che la sua offerta fosse molto seria; e lo giudico da che essa aveva e forse avrà ancora un ingegnere in capo, dal quale aveva fatto presentare il progetto, come ho detto, da Nizza a Voltri, che il Governo dovette respingere; ebbene, quello stesso ingegnere, il quale aveva presentato il progetto della linea litorale in nome della società, quando si trattò della linea da Nizza a Cuneo si volse invece al municipio di Nizza, domandandogli 30,000 lire per fare gli studi relativi alla diramazione.

Ora io non so come una società, la quale aspira a fare una strada ferrata dell'importo di 100 e più milioni e dell'estensione di 320 chilometri, oltre le diramazioni, avesse poi bisogno che il suo ingegnere in capo andasse a battere alle porte del municipio per dimandargli trentamila lire per gli studi relativi ad una diramazione che doveva far parte della sua impresa. È dunque evidente che il Governo non poteva su questi progetti informi ed aerei, nè sopra trattative con la società che li proponeva, basare un capitolato che doveva servire ad un libero concorso.

**ASTENGO.** Prima che proceda oltre la discussione, mi interessa di spiegar bene quello che io ho detto intorno