

**PESCETTO.** L'anno scorso, appena cessata la guerra, e mentre non erano certo lontane da noi le probabilità d'una nuova, il Governo del Re, valendosi dei pieni poteri, credette necessaria alla difesa dello Stato la costruzione delle fortificazioni, che stanno or per giungere al loro compimento, di Bologna, di Pizzighettone, di Piacenza e di Pavia. In quel momento si dovettero stabilire molte nuove direzioni del genio, e mancavano gli ufficiali necessari al loro funzionamento, ossia per acudirle a quelle fortificazioni, a preparare gli alloggiamenti alla truppa, ed a dare insomma corso a tutte quelle parti del servizio militare che a questo corpo è affidato.

In momenti supremi come quello, la pianta del corpo del genio, tenuta per l'addietro sempre in somma ristrettezza, non permetteva al Governo d'avere quel numero d'ingegneri militari pratici che era necessario. Esso dovette impiegare quei pochi che facevano servizio da parecchi anni nelle antiche provincie. Tale scarsità di ufficiali impedì finora che si compissero tutte le formalità necessarie per occupare le proprietà altrui. Ma le circostanze imperiose d'allora non permettevano che si ritardassero quei lavori. Il Governo inoltre, se per una parte riconosceva urgente l'attuare quelle fortificazioni, per altra non volle, senza ben averne ventilata la convenienza, determinare, siccome da non lungo tempo stabili, se cioè le fortificazioni di Pavia dovessero rivestire il carattere di permanenti, oppure di fortificazioni passeggerie; e se quindi si dovesse procedere all'acquisto degli stabili sui quali sono erette, ovvero darne ai proprietari quell'indennizzo che di diritto; tuttavia ha ordinato da un mese e mezzo circa che tutte le proprietà state occupate colle fortificazioni nella periferia della città di Pavia siano acquistate, che si proceda ad estimi regolari, che si guardi coi proprietari e cogli ingegneri che questi delegheranno di venire possibilmente a quella conciliazione, che permetta di transigere e di liquidare una pratica che nei momenti supremi della guerra era stato assolutamente impossibile di condurre con quell'ordine che pur tanto si sarebbe desiderato.

**PRESIDENTE.** Se nessuno chiede di parlare, si intenderà chiusa la discussione generale.

(La discussione generale è chiusa e l'articolo è approvato.)

Si passa alla votazione per isquittinio segreto sul complesso delle due leggi testè approvate dalla Camera.

Risultato della votazione sul progetto di legge sulle relazioni internazionali delle società anonime ed altre commerciali, industriali e finanziarie tra gli Stati sardi ed il Governo francese:

Presenti e votanti . . . . .	210
Maggioranza . . . . .	106
Favorevoli . . . . .	205
Contrari . . . . .	5

(La Camera adotta.)

Risultato della votazione sul progetto di legge per disposizioni per l'applicazione in Toscana delle leggi speciali relative alle espropriazioni per causa di pubblica utilità:

Presenti e votanti . . . . .	211
Maggioranza . . . . .	106
Favorevoli . . . . .	207
Contrari . . . . .	4

(La Camera adotta.)

**DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI UNA FERROVIA LUNGO IL LITORALE LIGURE.**

**PRESIDENTE.** Ora viene all'ordine del giorno la proposta di legge relativa all'approvazione d'una convenzione per la costruzione della strada ferrata lungo il litorale ligure.

Darò lettura del progetto della Commissione:

« Art. 1. È approvata la convenzione intesa addì 4 ottobre 1860 tra il ministro dei lavori pubblici ed i signori cavaliere Israele Guastalla, rappresentante e proprietario la ditta Allegra e Davide Guastalla; Leonardo Sacerdote; ingegnere Vincenzo Stefano Breda; Pietro Bonaccini, e la Compagnia Centrale per la costruzione e manutenzione del materiale delle vie di ferro di Bruxelles, per l'appalto della costruzione della ferrovia del litorale del Mediterraneo dal confine attuale francese a Voltri, e dalla stazione della piazza del Principe in Genova per la Spezia e Sarzana sino alla città di Massa.

« Art. 2. Presentandosi chi offra un ribasso non minore di quello previsto all'articolo 81 dell'annessa convenzione, il Governo del Re è autorizzato a dare esecuzione alla convenzione identica alla annessa, che si venisse a stipulare tra il ministro dei lavori pubblici e quello degli offerenti, che, tenuto conto e del maggior ribasso e delle maggiori guarentigie, si credesse di preferire. »

La discussione generale è aperta.

Il relatore ha facoltà di parlare.

**SELLA Q., relatore.** Debbo notificare alla Camera che ieri sera venne presentata alla Commissione un'offerta di ribasso del 5 0/0 dalla Cassa del commercio e dell'industria, Credito mobiliare, unitamente ad altri capitalisti suoi cointeressati, la quale aveva già offerto un ribasso del 5 0/0 circa, di cui parla la relazione che accompagna questo progetto di legge.

Io mi credo in debito anzitutto di dar conto alla Camera dei termini di questa offerta:

« La Cassa del commercio e dell'industria, Credito mobiliare, unitamente ad altri capitalisti suoi cointeressati, desiderando di spingere quanto possibile la sua offerta, esaminate le variazioni introdotte dalla Commissione, offre il ribasso del 5 0/0 con che vengano introdotte le seguenti modificazioni e spiegazioni, cioè:

1° Si accetta l'aggiunta portata dalla Commissione della Camera dei deputati all'articolo 1, purchè espressa colle parole: *Fabbricati per officine di semplice riparazione.*

2° Si domanda la seguente aggiunta in fine del § 1° dell'articolo 5: « Come pure saranno gratuitamente ceduti tutti gli altri studi e progetti che per la ferrovia di cui trattasi fossero già stati eseguiti per cura del Ministero dei lavori pubblici. »

3° L'articolo 14 redatto dalla Commissione si domanda venga modificato nel modo seguente: « Le pendenze dominanti non dovranno eccedere il sei per mille lungo la linea, i tratti corrispondenti alle stazioni e necessari al servizio loro dovranno essere orizzontali. Nei tratti in cui le predette condizioni di altimetria non si possano ottenere salvo che con troppo gravi spese, sarà concesso di aumentarle per la linea di non oltre il dieci per mille, e per le stazioni ed accessori non oltre il tre per mille. »

4° Si accetta l'aggiunta fatta all'articolo 37, con che si esponga nel modo seguente: « Alla conservazione e deposito del materiale mobile riconosciuti necessari e proporzionati alla natura della ferrovia ed alle esigenze del servizio. »