

XV.

## TORNATA DEL 21 DICEMBRE 1873

Presidenza del Vice-Presidente SERRA F. M.

SOMMARIO — *Sunto di petizioni — Presentazione di un progetto di legge — Proposta del Senatore Chiesi, per la nomina di una Commissione incaricata di riferire sul progetto di legge per la leva marittima, approvata — Proposte dei Senatori Chiesi e Pullieri in ordine al progetto di legge sull'ordinamento giudiziario, approvate — Discussione del progetto di legge per lo stato di prima previsione della spesa del Ministero de' Lavori Pubblici pel 1874 — Istanza e raccomandazioni dei Senatori Giovanola e Ponsa di S. Martino al Ministro dei Lavori Pubblici sulla categoria 146 Ferrovia Ligure — Risposta e schiarimenti del Ministro — Considerazioni del Senatore Sineo sulla categoria 147 Ferrovia la Savona a Bra — Parole del Senatore D'Adda per fatto personale — Spiegazioni del Ministro — Raccomandazioni dei Senatori Berrante e Perez sulla categoria 149 Ferrovie Calabro-Sicule, cui risponde il Ministro — Replica del Senatore Perez — Approvazione delle categorie, dei totali parziali e generali e del relativo articolo del progetto — Discussione del progetto di legge per l'approvazione di una spesa straordinaria occorrente all'impianto della Scuola d'applicazione per gl'ingegneri nel convento di S. Pietro in Vinculis — Dichiarazioni del Ministro dell'Istruzione Pubblica — Risposta dei Senatori Menabrea Relatore e Brioschi — Replica del Ministro — Contro replica del Senatore Brioschi — Osservazioni del Senatore Cannizzaro in favore — Dichiarazioni del Ministro, cui risponde il Senatore Brioschi — Considerazioni dei Senatori Maggiorani e Menabrea — Nuove dichiarazioni del Ministro — Proposta di un ordine del giorno del Senatore Brioschi, accettato dal Ministro e approvato — Approvazione per articolo del progetto — Nomina della Commissione sul progetto di legge per modificazioni all'ordinamento giudiziario — Relazione e discussione del progetto di legge per la leva marittima dell'anno 1874 sulla classe dei nati nel 1853 — Approvazione per articoli del progetto di legge — Annunzio della morte del Senatore Nino Bizio e proposta di vari Senatori per l'invio delle condoglianze del Senato alla famiglia — Dichiarazioni del Ministro di Pubblica Istruzione — Riserva del Senatore Amari prof., approvata — Risultato della votazione.*

La seduta è aperta alle ore 1 1/4.

Sono presenti i Ministri di Grazia e Giustizia, di Agricoltura, Industria e Commercio, della Marina, dei Lavori Pubblici, dell'Istruzione Pubblica, e più tardi interviene il Ministro dell'Interno.

Il Senatore, *Segretario*, MANZONI dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

### Atti diversi.

Lo stesso dà quindi lettura del seguente sunto di petizioni.

« N. 3. Angelo Fioruzzi, capitano in ritiro, di Noceto (Parma), fa istanza per ottenere un provvedimento che lo risarcisca dei danni sofferti per una lite ingiusta, che allega essergli stata intentata. »

(*Petizione mancante dell'autenticità della firma.*)

« 4. Parecchi abitanti di Monte Sant'Angelo (Capitanata), rappresentati dal Deputato Raffaele Basso, fanno istanza al Parlamento perchè voglia deliberare la installazione di un Tribunale civile e correzionale nello stesso Comune di Monte Sant'Angelo. »

**Presentazione di un progetto di legge.**

PRESIDENTE. La parola è al signor Ministro della Marina.

MINISTRO DELLA MARINA. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge per la leva marittima dell'anno 1874. Questo progetto di legge è di somma urgenza; e pregherei perciò il Senato in via eccezionale a volerlo discutere dentr'oggi.

Senatore CHIESI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Do atto al signor Ministro della Marina della presentazione di questo progetto di legge.

L'onorevole Senatore Chiesi ha la parola.

Senatore CHIESI. L'onorevole Ministro della Marina ha dichiarato che il progetto di legge da esso ora presentato, è non solo urgente, ma di somma urgenza e che importerebbe assolutamente che fosse votato nella seduta d'oggi. Per aderire a questa giusta istanza dell'onorevole signor Ministro, farei la proposta, e pregherei il Senato di volerla accogliere, che il signor Presidente nomini immediatamente una Commissione di cinque membri, la quale fosse incaricata di riferire, durante la seduta, prescindendo dalle formalità ordinarie.

PRESIDENTE. Il Senato ha inteso la proposta del Senatore Chiesi in armonia alla proposta del Ministro della Marina, perchè questo progetto sia discusso d'urgenza e che la Presidenza nomini una Commissione che riferisca su questo progetto seduta stante.

Non essendovi osservazioni in contrario, prego i signori Senatori Giovanola, Plezza, Tabarrini, Corsi T. e Martinengo, a volersi riunire negli Uffici e riferire nella tornata attuale sul detto progetto di legge.

Senatore CHIESI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CHIESI. Alcuni giorni sono l'onorevole signor Ministro di Grazia e Giustizia presentò un progetto di legge sull'ordinamento giudiziario, progetto importantissimo che egli raccomandò caldamente al Senato.

Quando il Ministro l'anno scorso presentò un progetto sull'ordinamento giudiziario, il Senato, a proposta non mi rammento di quale Senatore, adottò il sistema che fosse nominata una Commissione speciale per l'esame di quel progetto di legge. Io credo che quelle stesse ragioni militino pel progetto presentato non a guari dall'onorevole Ministro di Grazia e Giustizia, trattandosi di un progetto di somma importanza, che tocca le varie materie dell'ordinamento giudiziario.

Mi permetterei quindi, in coerenza del sistema già altre volte adottato dal Senato, che anche riguardo a questo progetto di legge fosse nominata una Commissione, la quale lo esaminasse e lo studiasse; e faccio tanto più volentieri questa proposta, inquantochè questa Commissione durante le ferie avrebbe tempo di occuparsene seriamente, di modo che al riaprirsi delle sedute potrebbe esser posto in discussione.

PRESIDENTE. Il Senato ha intesa la proposta dell'onorevole Senatore Chiesi. Egli propone che sia nominata una Commissione speciale di sette membri per lo studio di quel progetto; se non vi sono osservazioni, terrò il Senato per assenziente.

Prego adunque i signori Senatori a voler preparare una scheda con sette nomi per la composizione di questa Commissione.

Senatore PALLIERI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PALLIERI. Proporrei che la nomina di questa Commissione venisse fatta dal Presidente.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni intorno alla proposta ora fatta dall'onorevole Senatore Pallieri, terrò il Senato per assenziente, perchè la nomina della detta Commissione sia fatta dalla Presidenza.

**Discussione del progetto di legge per l'approvazione dello stato di prima previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici per l'anno 1874.**

(V. *Atti del Senato*, N. 32)

L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge per l'approvazione dello Stato di prima previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici per l'anno 1874.

Si dà lettura dell'articolo unico del progetto di legge.

« Sino all'approvazione del bilancio definitivo per l'anno 1874, il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei Lavori Pubblici, in conformità allo stato di prima previsione annesso alla presente legge. »

È aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, si passa alla lettura dei Titoli del bilancio.

Il Senatore, *Segretario*, MANZONI legge:

TITOLO I.

SPESA ORDINARIA.

Amministrazione centrale.

1	Ministero (Personale) . . . . .	675,000	»
2	Ministero (Materiale) . . . . .	36,000	»
		<hr/>	
		711,000	»

PRESIDENTE. Chi approva il totale di questa categoria, si alzi.  
(Approvato.)

Lavori pubblici.

*Reale Corpo del Genio civile.*

3	Personale . . . . .	1,883,700	»
4	Spese d'ufficio . . . . .	157,683	»
5	Spese d'indennità, di trasferte e diverse . . . . .	800,000	»
		<hr/>	
	(Approvato.)	2,841,383	»

*Strade.*

6	Manutenzione e riparazione di strade e ponti nazionali, e spese eventuali . . . . .	8,014,950	»
7	Concorsi obbligatori per opere stradali . . . . .	102,280	»
8	Sussidii concessi ai comuni ed ai consorzi per opere stradali . . . . .	200,000	»
		<hr/>	
	(Approvato.)	8,317,230	»

*Acque.*

9	Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> categoria e d'irrigazione . . . . .	1,005,000	»
10	Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 2 <sup>a</sup> categoria . . . . .	4,600,990	»
11	Spese fisse per assegni e fitti (Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> categoria e d'irrigazione) . . . . .	257,880	»
12	Spese fisse per assegni e fitti (Opere idrauliche di 2 <sup>a</sup> categoria). . . . .	818,320	»
13	Concorsi e sussidii per opere idrauliche consortili e comunali . . . . .	120,310	»
14	Spese eventuali per le opere idrauliche . . . . .	499,000	»
		<hr/>	
	(Approvato.)	7,301,500	»

*Bonifiche.*

15	Assegni, indennità ed altre spese ordinarie per il servizio delle opere di bonifica <sup>s</sup> . . . . .	141,500	»
----	--	---------	---

(Approvato.)

*Porti, spiagge e fari.*

16	Manutenzione e riparazione dei porti . . . . .	963,000	»
17	Escavazione ordinaria dei porti . . . . .	1,000,000	»
18	Personale subalterno pel servizio dei porti . . . . .	112,450	»
19	Pigioni pel servizio dei porti . . . . .	20,640	»
20	Manutenzione ed illuminazione dei fari . . . . .	490,000	»
21	Personale in servizio dei fari . . . . .	168,000	»
22	Sussidi per opere ai porti di 4.ª classe (articolo 198 della legge 20 marzo 1865, allegato F) . . . . .	50,000	»
	(Approvato.)	<hr/>	
		2,804,090	»

**Strade ferrate.**

23	Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate di società private (Spese fisse) . . . . .	352,500	»
24	Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate di società private (Spese variabili) . . . . .	65,000	»
25	Spese d'esercizio delle ferrovie calabro-sicule (Approvato.)	<hr/>	
		1,141,000	»
		<hr/>	
		1,558,500	»

*Telegrafi.*

26	Personale dei telegrafi di direzione, manutenzione ed esercizio (Spese fisse) . . . . .	3,353,000	»
27	Ributuzioni ad incaricati di Uffici di 3ª categoria, ed ai fattorini in ragione di telegrammi (Spesa d'ordine) . . . . .	930,000	»
28	Indennità di missione, di tramutamento, di cauzione e d'interpretazione . . . . .	116,000	»
29	Assegnamenti per spese di scrittoio, pigioni e pernottazioni negli Uffici (Spese fisse) . . . . .	277,000	»
30	Spese d'esercizio e di manutenzione . . . . .	896,000	»
31	Rimborsi alle Amministrazioni estere ed agli Uffici telegrafici (Spese d'ordine) . . . . .	850,000	»
32	Spese telegrafiche per conto di diversi (Spesa d'ordine) . . . . .	206,000	»
33	Servizio telegrafico semaforico . . . . .	200,000	»
	(Approvato.)	<hr/>	
		6,828,000	»

*Poste.*

34	Personale dell'Amministrazione delle Poste . . . . .	3,420,000	»
35	Personale degli Uffici di seconda classe . . . . .	1,800,000	»
36	Personale dei corrieri, dei messaggieri, portafetiere e serventi . . . . .	1,583,000	»
37	Assegnamenti per spese d'ufficio e per pigioni	435,000	»
38	Assegnamenti ai titolari degli Uffici postali italiani all'estero . . . . .	32,300	»
39	Canonici ai Mastri di posta . . . . .	19,640	»
40	Trasporto delle corrispondenze (Spese fisse) . . . . .	3,076,000	»
41	Spese variabili per il trasporto delle corrispondenze . . . . .	760,000	»
42	Servizio postale e commerciale marittimo . . . . .	9,632,230	»
43	Indennità per missioni, traslocazioni, di viaggio agli Impiegati sugli ambulanti e di servizio di notte ecc. . . . .	282,400	»
44	Indennità di giro agli Ispettori ed agli Impiegati che prestano servizio negli Uffici presso le stazioni delle strade ferrate . . . . .	77,240	»
45	Spese diverse per il materiale . . . . .	292,050	»
46	Premio ai rivenditori dei francobolli e di cartoline postali ed ai titolari degli Uffici di seconda classe sui francobolli e cartoline da essi vendute (Spesa obbligatoria)	310,880	»
47	Rimborsi alle Amministrazioni postali estere (Spesa d'ordine) . . . . .	460,600	»
48	Rimborsi ai titolari degli Uffici postali per le corrispondenze rinviate, detassate e rifiutate (Spesa d'ordine) . . . . .	226,260	»
49	Aggio del 25 per cento ai Consoli sulle tasse dei vaglia emessi (Spesa d'ordine) . . . . .	80,000	»
50	Rimborsi eventuali (Spesa d'ordine) . . . . .	132,000	»
	(Approvato.)	<hr/>	
		22,619,600	»

*Spese comuni e generali.*

51	Dispacci telegrafici governativi . . . . .	25,000	»
52	Rimborso alle società di strade ferrate e di navigazione per i viaggi dei Membri del Parlamento (Spesa obbligatoria) . . . . .	800,000	»
53	Fitto di beni demaniali destinati ad uso-od in servizio delle Amministrazioni governative		»

(articoli 3 e 11 del regolamento di contabilità generale in data 4 settembre 1870	219,012	81	64 <sup>ter</sup> Strada nazionale del Tonale, n. II - Costruzione del tronco da Ponte di Legno al Tonale (Spesa ripartita)	210,000	»
54 Casuali pei servizi dell'amministrazione centrale e delle Amministrazioni dipendenti . . .	170,000	»	64 <sup>quat</sup> Strada nazionale del Tonale, n. II - Ricostruzione del ponte sul Serio a Seriate (Bergamo)	56,000	»
54 <sup>bis</sup> Concorso nella pubblicazione del giornale <i>Il Genio civile</i> . . . . .	11,000	»	64 Sistemazione del tronco fra i ponti Monia e Rotto (Spesa ripartita)	35,000	»
(Approvato.)	1,225,012	81	70 Strada nazionale da Bosa ad Orosei - Riforma della carreggiata, costruzione di parapetti e rivestimenti di fossi stradali lungo il tronco compreso fra il villaggio di Suni e la città di Bosa - Cagliari . . . . .	20,000	»
			72 Strada nazionale da Arezzo a Fossombrone, n. XXVII bis - Correzione della salita detta di Fonte Secca - Arezzo . . . . .	16,000	»
	35,216	16	73 Costruzione di una casa cantoniera da erigersi alla sommità della salita del Cifo lungo la strada nazionale da Firenze ad Ancona - Perugia . . . . .	12,520	»
	34,966	09	80 Strada nazionale di Messina-Palermo per Catania - Riforma in muratura del ponte Tudelia lungo il tratto dal miglio 103 al 108 - Caltanissetta . . . . .	11,300	»
	5,808,000	»	81 Sussidi per la costruzione delle strade comunali obbligatorie . . . . .	4,417,580	»
(Approvato.)	5,878,182	25	82 Spesa pel completamento della statistica stradale . . . . .	10,000	»
			(Approvato.)	12,353,080	»
			Acque.		
			<i>Opere idrauliche di prima categoria.</i>		
	50,000	»	83 Fiumi Brenta e Bacchiglione - nelle Provincie di Padova e Venezia - Sistemazione secondo il piano Fossombroni - Paleocapa	150,000	»
	3,000,000	»	85 Naviglio Busse-Concorso nella spesa di sistemazione dell'ultimo tronco del canale navigabile Busse in provincia di Verona (Spesa ripartita)	90,000	»
	1,500,000	»	(Approvato.)	240,000	»
	1,600,000	»			
	189,680	»			
55 Maggiori assegnamenti sotto qualsiasi denominazione . . . . .					
56 Assegnamenti di disponibilità . . . . .					
58 Trasporto della capitale da Firenze a Roma. (Approvato.)					
59 Strada nazionale da Genova a Piacenza per Eobbio, n. XX - Costruzione dei tronchi in lacuna nelle provincie di Genova, Pavia e Piacenza (Spese ripartita) . . . . .					
60 Miglioramento della strada nazionale da Cuneo a Ventimiglia pel Colle di Tenda, n. XXIII - Cuneo (Spesa ripartita) . . . . .					
61 Strada nazionale da Livorno al confine mantovano, n. XXIV - Costruzione d'un ponte sul torrente Fegana al suo sbocco nel Serchio - Lucca (Spesa ripartita) . . . . .					
62 Costruzione e sistemazione della rete stradale nelle Provincie Napolitane (Spesa ripartita).					
63 Apertura e sistemazione della rete stradale nell'isola di Sardegna (Spesa ripartita) . . . . .					
64 Compimento della rete stradale di conto nazionale e ricostruzione di ponti sulle strade provinciali di Sicilia (Spesa ripartita) . . . . .					
64 <sup>bis</sup> Strada nazionale di Valle Roja, n. XV - Compimento delle strade da Ventimiglia al confine francese (Spesa ripartita) . . . . .					

*Bonifiche.*

101	Lago di Bientina . . . . .	280,000
102	Marenme Toscane . . . . .	484,900
103	Stagni di Vada e Collemezzano . . . . .	3,000
104	Bacino inferiore del Volturno e Bagnoli . . . . .	460,800
105	Paludi di Napoli, Volla e contorni . . . . .	74,000
106	Torrenti di Somma e Vesuvio . . . . .	238,000
107	Torrente di Nola . . . . .	113,000
108	Regi Lagui . . . . .	154,000
109	Bacino Nocerino . . . . .	106,000
110	Agro Sarnese . . . . .	90,000
111	Bacino del Sele . . . . .	153,000
112	Vallo di Diano . . . . .	122,000
113	Stagni di Marcianise . . . . .	8,900
114	Piana di Fondi e Monte San Biagio . . . . .	60,000
115	Lago di Averno . . . . .	6,000
116	Lago Salpi . . . . .	99,000
117	Salina e Salinella di San Giorgio sotto Taranto . . . . .	5,000
118	Lago di Bivona . . . . .	23,000
119	Piana di Rosarno . . . . .	11,000
120	Piana di San Vittorino . . . . .	4,000
121	Bonificazioni Pontine . . . . .	27,200
122	Spese per progetti di regolazione dei torrenti per ovviare ai danni che arrecano alle ferrovie dello Stato . . . . .	30,000
	(Approvato.)	2,552,800

*Porti, spiagge e fari.*

123	Porto di Bari di 3 <sup>a</sup> classe - Seconda rata della quota di concorso dello Stato nella spesa per la sistemazione del porto, autorizzata colla legge 14 agosto 1870, n. 5823. . . . .	175,000
124	Porto di Bosa di 3 <sup>a</sup> classe - Costruzione del porto (Spesa ripartita) . . . . .	180,000
125	Porto di Catania di 3 <sup>a</sup> classe - Seconda rata della quota di concorso dello Stato nella spesa autorizzata colla legge 31 luglio 1870, n. 5783 per la sistemazione del porto . . . . .	125,000
126	Porto Corsini di 3 <sup>a</sup> classe - Sistemazione del porto (Spesa ripartita) . . . . .	30,000

*Opere idrauliche di seconda categoria.*

86	Torrente Idice (Bologna) - Costruzione di un magazzino idraulico presso San Martino . . . . .	20,000
87	Torrente Quaderna (Bologna) - Costruzione di un magazzino idraulico . . . . .	8,000
88	Fiume Reno (Bologna) - Ricostruzione di sette idrometri resi inservibili . . . . .	3,000
89	Fiume Po - Cremona - Costruzione di un magazzino idraulico a Torricella del Pizzo . . . . .	15,000
90	Fiume Po (Cremona) - Costruzione di un magazzino idraulico a Casalaprara . . . . .	15,000
91	Fiume Po (Ferrara) - Costruzione di due magazzini idraulici in località da determinarsi . . . . .	28,000
92	Fiume Po (Pavia) - Costruzione di dodici idrometri parte in legno e parte in pietra . . . . .	20,000
93	Fiume Po (Pavia) - Costruzione di un magazzino idraulico a Corona . . . . .	15,000
94	Fiume Po (Pavia) - Costruzione di un magazzino idraulico a Mezzarino . . . . .	15,000
95	Fiume Po (Pavia) - Costruzione di un magazzino idraulico a Pieve Porto Morone . . . . .	20,000
96	Fiume Po (Pavia) - Costruzione di un magazzino idraulico per le arginature di Campo Maggiore e di Rottino Rottone . . . . .	15,000
97	Fiume Santerno (Ravenna) - Rettifica del tronco fra la botte Montebottone e Bazzine superiore - (Spesa ripartita) . . . . .	5,164
98	Fiume Po (Reggio-Emilia) - Costruzione di un magazzino idraulico in Gualtieri . . . . .	10,000
99	Fiume Po (Rovigo) - Costruzione di un magazzino idraulico nella sezione di Taglio di Po a destra . . . . .	20,000
100	Fiume Tagliamento (Udine) - Costruzione di un magazzino idraulico a Latisana . . . . .	20,000
	(Approvato.)	229,164

*Opere idrauliche promiscue.*

100 bis	Assestamenti e riparazioni straordinarie alle opere idrauliche in causa delle piene del 1872 . . . . .	5,000,000
	(Approvato.)	

127	Porto di Gallipoli di 3 <sup>a</sup> classe - Costruzione delle opere di protezione del porto (Spesa ripartita)	200,000	»
128	Porto di Genova di 1 <sup>a</sup> classe - Costruzione di banchine per la stazione ferroviaria delle merci (Spesa ripartita)	600,000	»
129	Porto di Girgenti di 3 <sup>a</sup> classe - Costruzione di un molo nuovo (Spesa ripartita)	300,000	»
130	Porto di Livorno di 1 <sup>a</sup> classe - Costruzione del nuovo porto (Spesa ripartita)	123,950	»
131	Porto di Livorno di 1 <sup>a</sup> classe - Prolungamento della via <i>Vittorio Emanuele</i> (Spesa ripartita)	10,000	»
131 <sup>ter</sup>	Porto di Messina di 1 <sup>a</sup> classe - Compimento del bacino di carenaggio (Spesa ripartita)	350,000	»
132	Porto di Messina di 1 <sup>a</sup> classe - Ricostruzione di 40 metri di banchina	3,000	»
133	Porto di Nisida di 2 <sup>a</sup> classe - Costruzione e collocamento di due boe di ormeggio	10,000	»
134	Porto di Ortona di 3 <sup>a</sup> classe - Costruzione di un pennello	3,000	»
135	Porto di Palermo di 1 <sup>a</sup> classe - Opere di difesa alla cala del porto (Spesa ripartita)	108,000	»
136	Porto di Reggio di 3 <sup>a</sup> classe - Seconda rata della quota di concorso dello Stato nella spesa autorizzata colla legge 14 agosto 1870, n. 5822 per la costruzione del porto	125,000	»
137	Porto di Rimini di 3 <sup>a</sup> classe - Prolungamento del molo murato destro	3,000	»
138	Porto di Santa Venere di 3 <sup>a</sup> classe - Costruzione del porto nel golfo di Santa Eufemia (Spesa ripartita)	150,000	»
139	Porto di Savona di 3 <sup>a</sup> classe - Costruzione di una darsena per la stazione ferroviaria delle merci (Spesa ripartita)	400,000	»
140	Porto di Viareggio di 3 <sup>a</sup> classe - Sistemazione della foce del porto-canale (Spesa ripartita)	20,100	»
(Approvato.)		<hr/>	2,916,050

**Strade ferrate.**

141	Spese di sorveglianza tecnica delle strade ferrate in costruzione (Spese fisse)	255,500	»
142	Spese di sorveglianza tecnica delle strade ferrate in costruzione (Spese variabili)	75,000	»
143	Costruzione della stazione di Venezia (5 <sup>a</sup> rata di rimborso alla società ferroviaria dell'Alta Italia)	432,100	»
144	Concorso del Governo nella spesa per la costruzione della ferrovia del San Gottardo (Legge 3 luglio 1871, n. 311, 2. serie)	5,666,667	»
145	Ferrovia San Severino-Avellino - Continuazione dei lavori di costruzione	2,262,300	»
146	Ferrovia Ligure - Costruzione	6,200,000	»

Senatore GIOVANOLA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore GIOVANOLA. Pregherei l'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici a volere darci contezza di questa ferrovia tanto interes-

sante, principalmente per le comunicazioni di una gran parte delle Provincie settentrionali con la sede del Governo. È una strada cominciata già da tanti anni, in cui si spesero ben molti e molti milioni, e che attende ora il suo com-

pimento, per completare una delle più belle vie d'Europa, quale è quella che dalla radice dei Pirenei costeggia il Mediterraneo fino presso la città di Roma. Questa disgraziata ferrovia Ligure è come una larva la quale fugge da noi, quando ci crediamo di essere a lei vicini.

Tutti gli anni ci si fa sperare che l'anno venturo sarà aperta, ma l'anno venturo diventa presente e il presente diventa passato, e la ferrovia ligure è sempre di là da venire.

Si dice che sia una costruzione che presenta straordinarie difficoltà tecniche; le difficoltà tecniche si superano col tempo e coi danari saggiamente spesi; tempo ne abbiamo impiegato molto, danaro eziandio moltissimo. Io non posso dubitare che per parte degli uomini preposti alla direzione dei Lavori Pubblici, e tanto meno dal presente signor Ministro siasi mai pretermessa alcuna cura, affinché questa importantissima costruzione abbia il desiderato compimento. Veramente l'Italia che ha eseguito così insigni opere come il passaggio dei Giovi e della Porretta, e principalmente quella ancora più ardua del traforo delle Alpi, non deve certamente arrestarsi per le difficoltà che si possono incontrare lungo la riviera Ligure orientale.

Credo di non essere indiscreto pregando il signor Ministro dei Lavori Pubblici che si compiaccia di fornirci qualche spiegazione, la quale valga a confortare la nostra già stanca aspettativa.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Posso ripetere al Senato ciò che ho avuto occasione di affermare nell'altro ramo del Parlamento; cioè che la ferrovia Ligure con ogni probabilità potrà essere aperta all'esercizio alla fine del primo semestre del venturo anno.

Questa mia affermazione è fondata sopra le assicurazioni che ricevo dalla direzione tecnica di questi lavori; ma siccome conoscevo ciò che è avvenuto negli altri anni, vale a dire che più volte fu assicurato che il compimento di questa ferrovia sarebbe prossimo e poi in fatti non si è verificato, così non ho voluto starmene alle assicurazioni della direzione tecnica.

*Una voce.* Bravo!

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Una Commissione di ispettori del Genio Civile ha visitati i lavori nel passato autunno ed essa ancora ha rappor-

tato che il compimento della linea potrebbe ritenersi sicuro per la fine del primo semestre del prossimo anno; ma non mi sono neppure contentato di ciò.

Ultimamente commisi al signor Prefetto di Genova di recarsi egli stesso sopra la linea, e da un rapporto di quel funzionario, ricevuto pochi giorni addietro, ho avuto la conferma che la strada potrebbe aprirsi al più tardi nel mese di agosto, ma sostanzialmente il Prefetto di Genova concorda colla direzione dei lavori che la strada possa aprirsi prima che scada il primo semestre del vicino anno.

Quest'assicurazione del Prefetto di Genova non è puramente opinativa; ma è stata accompagnata da una dimostrazione di tutti i lavori che restano a fare, i quali bisogna distinguere in due categorie: quelli che sono necessari per aprire la strada all'esercizio, e quelli che serviranno poi a compiere e perfezionare la strada, e che possono anche eseguirsi dopo che l'esercizio sia cominciato.

Ora, lo stato dei lavori mancanti dimostra a prima vista che essi si possono compiere agevolmente nel periodo di sei mesi, quando gli accollatarii facciano il loro dovere e l'amministrazione non smetta dalla vigilanza necessaria perchè questo dovere sia adempiuto.

Da parte mia ho promesso all'altro ramo del Parlamento e rinnovo questa parola innanzi al Senato, cioè che non smetterò nè di cure, nè di vigilanza, perchè finalmente quella strada la cui importanza è conosciuta da tutti ed è stata giustamente rilevata dalle parole del signor Senatore Giovanola possa aprirsi all'esercizio e noi possiamo ricavare da essa il frutto che se ne aspetta. Il danaro speso è ingente, credo che già sale a quasi 150 milioni, e sarebbe tempo di trarne qualche profitto.

Senatore DI SAN MARTINO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore DI SAN MARTINO. Godo moltissimo nel sentire l'assicurazione che ci fa il signor Ministro dei Lavori Pubblici, e conoscendo personalmente la sua energia e la sua attività, confido, che le speranze da lui date siano coronate da un effetto positivo.

Io ho preso solo la parola per aggiungere che l'apertura di questa linea ferroviaria sarà sicuramente un grandissimo beneficio, ma che a completare il beneficio medesimo sarebbe necessario, indispensabile che si desse un tale assetto alla ferrovia maremmana che conduce



a Roma, in modo da rendere possibile su quella linea i convogli a grande velocità. Egli è un fatto, e lo vediamo tutti i giorni, che alcune ore di differenza, nel percorso d'una linea, cambiano immensamente le relazioni tra un paese e l'altro. Quando principalmente, durante le sedute del Parlamento, non si dovrà più perdere alcun giorno di lavoro; quando si potrà partendo dalle antiche provincie giungere a Roma, in modo che si possa lavorare tutto il giorno nel proprio paese e tutto il giorno in quello in cui si arriva, la frequenza al Parlamento, io ne sono certo, sarà molto maggiore e credo che nelle attuali condizioni, e pel credito delle istituzioni parlamentari, e per la sollecitazione degli affari che sono molti, questo risultato sia tale da dovere essere sempre presente allo spirito dei Consiglieri della Corona.

Quindi io raccomando caldissimamente al Ministero di volere, ora principalmente che le trattazioni che si fanno colle ferrovie romane per sostituire loro altro esercente la linea ne porgono l'opportunità, di volere, dico, cogliere questa occasione, per compiere la rete stradale da Roma all'Alta Italia nel modo più perfetto che sia possibile per mezzo della linea maremmana.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al signor Ministro dei Lavori Pubblici.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Il desiderio espresso dal Senatore Ponza di S. Martino è pure nell'animo del Ministero. Già nei primi tentativi fatti per il riordinamento delle romane, il Ministero aveva posto come una delle condizioni, la spesa necessaria per un nuovo armamento della strada maremmana. Quel tentativo andò fallito, ma io posso assicurare il Senato che nelle pratiche che si fanno per una nuova combinazione, circa l'avvenire della rete delle Strade ferrate romane, questo pensiero di provvedere al miglioramento della ferrovia maremmana non è sfuggito mai dalla mente del Ministero.

PRESIDENTE. Non domandandosi da altri la parola, sul N. 146, si prosegue la lettura dei capitoli successivi.

147 Ferrovia da Savona a Bra e  
da Cairo ad Acqui - Co-  
struzione . . . . . 3,000,000 »

Senatore SINEO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SINEO. L'esempio datomi dall'onorevole mio amico Senatore Giovanola, mi incoraggia ad intrattenere, per pochi istanti il Senato intorno a questo capitolo 147, del quale mi rincresce vedere come ancor sia imperfetta l'intestazione.

La ferrovia, cui accenna questo capitolo, è realmente una delle ferrovie abbastanza importanti del Regno: ristretta con questo titolo di ferrovia da Savona a Bra, parmi abbia un'apparenza troppo modesta. L'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici ha per certo presente tutto ciò che si è detto per ottenere che questa via abbia il suo giusto e da tanto tempo desiderato, compimento: il fermare a Bra, ad un Capoluogo di mandamento, una linea così importante, l'espone i viaggiatori, le merci, a due o tre trasbordi, è cosa troppo rincrescevole, per cui io non posso dispensarmi dall'insistere presso l'onorevole Ministro, acciocchè egli porti tutta la sua attenzione a questa rettificazione di titolo ed a questo compimento di rete.

Sa benissimo il signor Ministro dei Lavori Pubblici, e duolmi non sia presente l'onorevole Ministro delle Finanze per rammentare anche a lui, che qui si tratta di fare una buona speculazione finanziaria, di ottenere cioè con spesa minore, quanto un giorno o l'altro si sarebbe in obbligo di raggiungere con una spesa maggiore; non vi è dunque motivo per non isperare (quantunque pochi giorni rimangano al Ministero per adottare questa risoluzione) non vi è motivo, dico, per non isperare che questa buona speculazione sarà fatta, con sensibile vantaggio delle finanze, non meno che di quelle popolazioni.

Non posso poi parlare di questo ramo importante della rete delle ferrovie dell'Alta Italia, senza dire una parola di rincrescimento su ciò che accade attualmente in quella parte d'Italia.

La città di Torino, il Piemonte intero è gravemente commosso da una risoluzione che dicesi presa senza il preventivo assenso del Ministero dei Lavori Pubblici, di trasportare la sede della Società dell'Alta Italia da Torino a Milano.

E tanto più è deplorata questa risoluzione, poichè, per quanto siensi indagati i motivi che si sono adottati e quelli che si potevano addurre, non se ne trovò altri, salvo quello che una volta era Presidente della società un Torinese, e che ora è Presidente della società, un Milanese.

Io credo che il Governo riconoscerà che una risoluzione di questa fatta non può esser presa senza l'assenso suo, e se una Società anonima qualsiasi, quella, per esempio, per la coltivazione di barbabietole, non può trasportare la sua sede da un luogo all'altro, senza l'assenso del Governo, come potrà farlo la Società dell'Alta Italia? Sono cose queste, a mio avviso, assolutamente inammissibili.

Se, con qualche disposizione legislativa che ignoro, si fosse dispensata, in questa parte, la Società dell'Alta Italia dall'osservanza degli obblighi che il codice di commercio impone providamente a tutte le Società anonime, avrebbero nuovo argomento per deplorare la leggerezza e l'imprevidenza che si rilevano talvolta in alcuni atti legislativi. Non può mai essere stato nell'intenzione dei rappresentanti della Nazione di lasciare in balia di una delle Società anonime più ragguardevoli, di trasportare repentinamente, ove più le piaccia, la propria sede, compromettendo gravissimi interessi.

Nella speranza che anche sotto questo aspetto sarà soddisfatto al vivo desiderio ed alle giuste lagnanze di quelli che abitano le provincie alle quali appartengo, non mi dilungo maggiormente raccomandando nuovamente all'onorevole signor Ministro la ferrovia da Savona a Torino.

Senatore D'ADDA. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ha la parola per un fatto personale.

Senatore D'ADDA. Io non volevo entrare in questa questione, e naturalmente non voglio entrarvi; ma l'onorevole Sineo ha detto una cosa che assolutamente non posso lasciar passare senza rispondere con qualche parola, direi, di sdegno.

Il signor Senatore Sineo ha detto che una delle ragioni, e la più forte per cui la sede della Società dell'Alta Italia passa da Torino a Milano si è, che al compianto marchese Di Rorà successe il Senatore D'Adda. Rispondo al signor Senatore Sineo, e tutti quelli che mi conoscono possono accertarlo, che questo non può esser vero; e quindi gli do la smentita la più solenne.

Senatore SINEO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Scusi signor Senatore D'Adda non è parlamentare la frase di cui ella si è servito. Prima anche che il signor Senatore Sineo lo

domandi, la prego di ritirare questa parola, che certamente le sarà sfuggita.

Senatore D'ADDA. La parola che mi è sfuggita se poteva rispondere al sentimento dell'animo mio, sicuramente davanti al Senato mi rincresce di averla proferita, quindi la ritiro.

PRESIDENTE. Il signor Senatore Sineo, ha la parola.

Senatore SINEO. Non credo che l'onorevole signor Senatore D'Adda abbia potuto trovare alcun che di offensivo nelle mie parole. Ho esposta la mia impressione sugli argomenti che si sono adottati per questo trasferimento, e non ne ho trovato un solo che sia plausibile. Trovo però un fatto che mi sembra spiegare la cosa, e lo adduco.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Il Senato dopo l'incidente che ha udito spero mi dispenserà dall'interloquire in questa questione del trasferimento della sede della Società dell'Alta Italia da Torino a Milano. Solamente dirò, che questa deliberazione fu presa senza che il Governo ne avesse avuto innanzi il menomo sentore; e di ciò, come del merito stesso della deliberazione il Ministero dei Lavori Pubblici ha creduto conveniente di esprimere alla Società di non esser punto soddisfatto.

Quanto all'altro punto toccato dall'onorevole Senatore Sineo e che concerne la costruzione del tronco ferroviario di Bra-Carmagnola, ciò che posso dire si è che il termine nel quale il Governo ha diritto di ordinarne la costruzione all'impresa costruttrice della ferrovia Bra-Savona e Cairo-Acqui non è così prossimo a scader come è parso all'onorevole Sineo. Questo termine coincide con l'ultimazione dei lavori di queste due linee, e tale ultimazione non potrà ottenersi prima della prossima primavera. Ma il motivo poi che il Governo ha avuto di non valersi della facoltà che ha di ordinare la costruzione di questo tronco di ferrovia, deriva da ciò che fino ad ora il Governo non ha potuto assicurare l'esercizio di questo tronco da costruirsi. La Società dell'Alta Italia che letteralmente non è obbligata dalle convenzioni esistenti ad assumere questo esercizio, si è rifiutata di rispondere in modo categorico agli inviti che le sono stati indirizzati perchè dichiarasse i suoi intendimenti.

Fino a che questa questione non sia risolta,

sarebbe, credo, improvvido di ordinare la costruzione di quel tronco di ferrovia. Se l'esercizio di questo dovesse essere commesso ad altra Società che non sia quella dell'Alta Italia, lo scopo principale per cui dovrebbe costruirsi verrebbe a mancare. In questa condizione di cose il Ministero non ha potuto ordinare la costruzione di questo tronco ferroviario. Ma non voglio neanche dissimulare che l'utilità di essa ferrovia potrebbe essere contestata sotto il punto di vista dell'interesse generale dello Stato, almeno nelle condizioni presenti della pubblica finanza. Non sta ciò che ha asserito l'onorevole Sineo che la linea già costruita da Savona a Bra si arresti a Bra. Come l'onorevole Sineo sa più d'ogni altro, essa continua per Cavallermaggiore a Carmagnola e va quindi a Torino. Certo una ferrovia diretta sarebbe più utile che non sia quella tortuosa per Cavallermaggiore.

Ma la legge 1870 che dette facoltà al Governo di far costruire questo tronco da Bra a Carmagnola, provvide con un patto che si legge nella convenzione con l'Alta Italia, acciò i trasporti per Cavallermaggiore a Carmagnola abbiano luogo mediante una tariffa differenziale allo stesso prezzo che costerebbero se seguissero la via diretta; cosicchè sotto il punto di vista commerciale, che è quello che più interessa, la costruzione della linea non si manifesta così urgente.

Rimane la questione di tempo. Ma una differenza di 9 chilometri non può produrre tale perdita di tempo da costituire una vera necessità di costruire ora la detta ferrovia. Però queste considerazioni nell'animo del Governo sono state secondarie per la condotta che ha tenuto rispetto a tale costruzione.

Il principale ostacolo consiste, lo ripeto, in ciò che quando non si è sicuri che una volta il tronco costruito, l'esercizio possa esserne fatto a condizioni giuste e tollerabili e dalla stessa società che ha l'esercizio delle linee principali, manca lo scopo per la costruzione del tronco stesso.

Senatore SINEO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Faccio osservare al signor Senatore Sineo che è già la terza volta che egli chiede di parlare sullo stesso argomento, però se il Senato lo consente io non ho difficoltà.

Voci. Parli, parli.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SINEO. Io sono lieto che l'onorevole

Ministro dei Lavori Pubblici non siasi per anche vincolato colla Società dell'Alta Italia, e spero che, esaminando più maturamente la questione, egli riconoscerà che la ferrovia da Savona a Torino può essere assai bene esercitata nell'interesse del paese, senza che venga affidata a quella grande Società, la quale, per vero, quando si tratta di linee che non costituiscono la sua arteria principale, di continuo eccita alte e ben giuste lagnanze per parte di coloro che sono chiamati ad usufruirne.

Quindi io vedrei con piacere che l'Alta Italia persistesse nella sua negativa. Potrà in questo caso il Governo o assumere egli stesso l'esercizio, o affidarlo a qualche Società più particolarmente interessata al buon andamento di quell'impresa. Io riconosco quanto siasi reso benemerito l'onorevole signor Ministro occupandosi particolarmente di questa questione; ma lo prego vivamente di esaminare, se realmente egli non sia stato tratto in errore nel supporre che le sue risoluzioni dovessero dipendere da quelle di una Società che ha altri interessi ed altre preoccupazioni. Mi lusingo ch'egli si persuaderà che, oltre la questione dei trasbordi, militano ben più alte considerazioni di utilità pubblica per indurci ad assicurarci l'esercizio di una linea diretta e indipendente da qualunque attraversamento.

Io non voglio trattenere troppo lungamente il Senato in una questione che per verità in questo momento non è chiamato a decidere. Insisto però nella mia raccomandazione presso l'onorevole signor Ministro.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, si continuerà nella lettura dei capitoli.

- 148 Ferrovia Asciano-Grosseto -  
Spese per lavori di complemento e per liquidazione a saldo degli accollatari . . . *Per memoria*
- 149 Ferrovie Calabro-Sicule - Costruzione . . . . . 39,454,000 »

Senatore ERRANTE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ERRANTE. Richiamo l'attenzione dell'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici sulle ferrovie Calabro-Sicule.

Trovo che la somma trasportata dal bilancio definitivo per l'anno 1873, è per 10 milioni, e poi nel totale della spesa vi hanno lire 39,454,000.

La somma che sta scritta in questo bilancio

naturalmente corrisponderà al desiderio delle popolazioni cui giovano le Calabro-Sicule, purchè però questa somma sia definitivamente spesa.

In quanto alle ferrovie della Sicilia desidero, che l'onorevole signor Ministro vi ponga tutta la sua attenzione, e le spinga con tutto lo zelo di cui è capace, principalmente per ciò che riguarda la città e provincia di Palermo. E qui colgo l'occasione di rendere lode all'onorevole signor Ministro di aver dato lo scioglimento, tanto richiesto alla questione della linea di Montedoro, che da due anni agitava gli animi di quelle popolazioni e che minacciava di divenire il secondo caso di Sciacca, tanto celebre in Sicilia!

Finalmente quella questione venne decisa, ed ora i lavori si possono intraprendere con tutta alacrità; ma egli è certo che la città di Palermo fino ad oggi non ha se non una sola linea di 50 chilometri; eppure la prima pietra fu posta al tempo del Generale Della Rovere, Luogotenente del Re in Sicilia nel 1861.

Fortunatamente in altre parti della Sicilia le linee sono in certo modo progredite, in guisa che la città di Catania può spingere il suo commercio da una parte sino a Siracusa, dall'altra sino a Messina, e per una terza linea sino a Leonforte.

Ma, la città e provincia di Palermo non hanno che un solo brevissimo tratto cioè da Palermo a Lercara, 50 chilometri in tredici anni, veramente è molto poco!

Quali siano gli interessi peculiari della città di Palermo perchè si spinga innanzi questa ferrovia sono noti a tutti; perchè dopo i mutamenti avvenuti nel 1860 la città di Palermo, che n'ebbe molto a soffrire economicamente, si è destata, e ad una vita burocratica e fittizia, ha sostituita una vita reale, quella cioè del Commercio, e fortunatamente il porto di Palermo in quanto a traffico è il secondo porto d'Italia, immediatamente dopo quello di Genova.

Però, ove non si compiano al più presto le linee che congiungano Palermo a Catania, a Girgenti ed a Trapani, non è possibile che lo sviluppo economico in Palermo acquisti quel vigore cui è chiamata dalle sue condizioni, veramente felici, poichè essa è destinata per la dolcezza del clima, la varietà de' prodotti e l'indole svegliata ed ingegnosa de' suoi abitanti ad un lieto avvenire. Ho limitata dunque la mia pre-

ghiera a questo, non chiedo aumento di spesa, bramo soltanto che sispenda realmente nel 1874 la somma prevista in bilancio, e così i desideri delle popolazioni sicule saranno pienamente soddisfatti, nè si udranno più rimproveri e lagnanze all'indirizzo del Governo.

Senatore PEREZ. Domando la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola il signor Ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Il lamento dell'onorevole Senatore Errante circa l'andamento dei lavori relativi alla costruzione delle ferrovie Calabro-Sicule è veramente ingiusto.

La somma stanziata sul bilancio del 1873 concernente questi lavori, era di 30,507,300.

L'importo netto dei lavori eseguiti in quest'anno fino a tutto ottobre ascende a lire 25,096,544 69. Ciò prova che i lavori hanno proceduto con un'alacrità, quale difficilmente si vede la maggiore.

Posso poi assicurare l'onorevole Senatore Errante che abbiamo fondata speranza che nel 1° semestre 1874 della rete sicula verranno aperti all'esercizio i seguenti tratti di ferrovia: Dalla stazione di Palermo al porto, la galleria di Lercara, da Lercara a S. Pietro, da Caldare a Girgenti, da Girgenti a Porto Empedocle, da Leonforte a Villarosa e la galleria della Misericordia. In tutto 67 chilometri. Convengo poi coll'onorevole Senatore Errante dell'importanza per la città di Palermo di questa strada ferrata; ma il progresso che quella città fa nel commercio, dimostra che anche senza tale aiuto essa si è risolta di mettersi in una via che può condurla a condizioni molto felici, lasciando la tradizione di una vita artificiale, i cui effetti si dileguano dietro quelle condizioni politiche che la producono.

PRESIDENTE. Il Senatore Perez ha la parola.

Senatore PEREZ. Prendendo la parola per associarmi alle raccomandazioni fatte dal Senatore Errante, credo dover presentare un'altra raccomandazione allo zelo lodevolissimo del signor Ministro.

Le Calabro-Sicule, e specialmente il tronco che da Palermo va a Lercara, nello stato presente offrono dei notevoli pericoli nell'esercizio. Io ho fondate ragioni per credere che rapporti provenienti dalla Direzione delle ferrovie meridionali, alla quale è affidato provvisoriamente l'esercizio delle Calabro-Sicule, abbiano istantemente raccomandato al Ministero la mo-

dificazione e la correzione di taluni punti che offrono veramente serio pericolo. Di questi tratti ve n'ha nelle Calabrie, ma più notevolmente nella linea centrale della Sicilia, singolarmente verso gli estremi limiti della provincia di Palermo. Quivi la erronea costruzione, o a dir meglio l'erroneo tracciato, mentre minaccia pericolo a' viaggiatori, impone al Governo il bisogno continuo di spese per riparazioni; e n'è cagione l'aver voluto seguire una traccia sovra terreni ove la natura ripugna assolutamente.

Il signor Ministro dei Lavori Pubblici conoscerà come il tratto a Lercara ed oltre Lercara, presenti pel terreno franoso dei continui movimenti, sensibilissimi anche ad occhio nudo, i quali chiedono continue riparazioni e sospensioni di esercizio. Or questi inconvenienti che, ripeto, sono comuni ad alcuni tratti ferroviarii delle Calabrie, sono stati rilevati dall'egregio direttore delle ferrovie romane.

Io raccomando pertanto quest'argomento alle considerazioni del signor Ministro, non solo e principalmente nell'interesse delle popolazioni che si giovano di quelle linee, ma anche nell'interesse dello Stato, il quale non può che risentire danni diretti e indiretti da questa condizione di cose.

Associandomi poi, come dissi in principio, alle raccomandazioni dell'onorevole Errante, farò rilevare come il desiderato compimento del tratto che dovrà unire la provincia di Palermo a quella di Catania non sia un desiderio, per così dire, egoistico delle città più direttamente interessate, ma è desiderio e bisogno di tutta Sicilia, e ne tocca i più vitali interessi.

Tutta la parte interiore dell'Isola, dove è sì gran copia di prodotti, non trova sbocco verso le spiagge, o lo trova a grandissimo stento.

Certo che Palermo si gioverebbe non poco per il suo movimento commerciale di un facile avviamento dato alla produzione interna verso il mare; ma non è men vero che pari è l'interesse delle popolazioni del centro della Sicilia, della provincia di Caltanissetta in ispecie, e di non poca parte della provincia di Girgenti. Sarebbe pertanto desiderabile che, dopo tredici anni dacchè fu inaugurata la costruzione di quella ferrovia, si vegga modo di ultimarla. Al quale atto di giustizia consente pur anco il diretto interesse dello Stato che sussidia l'esercizio de' tronchi già costruiti; giacchè tutti sap-

piano come i tronchi di linea interrotti non possono dare che la minima parte di quello che darebbero, laddove avessero continuità e seguito fra gli estremi che la ferrovia è destinata a congiungere.

Riassumendo, io fo viva raccomandazione al signor Ministro per la pronta ultimazione della linea centrale della Sicilia, e per la correzione di quei punti che in atto presentano urgentissimo pericolo, già fatto ufficialmente rilevare al Governo.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il signor Ministro ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Quanto alla raccomandazione che mi fa l'onorevole Perez di affrettare il compimento del tronco di congiunzione che solo manca alla rete Sicula, credo abbia voluto alludere al tronco da Campofranco a Serradifalco e gli dirò che poteva quasi risparmiarsi di farmela, poichè ha veduto alla prova che una questione come questa la quale era stata sospesa da molti anni io mi sono affrettato di risolverla; è stato quasi uno dei primi atti che ho compiuto entrando nel Ministero.

Quanto poi alla correzione di alcuni tratti delle ferrovie già costrutte, io non potrei così leggermente accettarne il consiglio; so che la Società delle ferrovie meridionali che esercita le linee di Sicilia trovò molto a ridire sullo stato di esse, e non è meraviglia, poichè ella ha un interesse speciale nelle buone condizioni di queste linee per gli effetti pecuniarii dell'esercizio, però della necessità di questa correzione radicale di alcuni tracciati della linea costrutta, a me non risulta così chiara la prova dalle relazioni degli uffici governativi. Riparazioni sono spesso richieste e spesso eseguite su quelle linee, ma correzioni radicali, come quelle cui accenna l'onorevole Senatore Perez, non mi furono mai proposte, ma se mi venissero indicate e fossero riconosciute necessarie, può l'onorevole Senatore Perez essere certo che nei limiti dei mezzi di cui possa disporre provvederei, e mancandomi questi mezzi, mi rivolgerai al Parlamento per averli.

Senatore PEREZ. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PEREZ. Io ometteva, e men duole, nelle poche parole dette dianzi, di rendere al signor Ministro le più vive grazie per avere rimosso la causa principale, che in questi due ultimi

anni aveva ritardato i lavori. Egli, con quella giustizia che tanto l'onora, e con quella lealtà che è consueta in lui, sciolse la questione relativa al tracciato tra Campofranco e Caltanissetta; ed io sento conseguentemente il dovere di dargliene lode e ringraziamenti.

Quanto alla raccomandazione fattagli, non intendeva con essa di spingere chi avesse bisogno di spinta, troppo essendo il signor Ministro conosciuto per lo zelo che pone nello esercizio del suo dicastero; ma intendeva di

richiamare la di lui attenzione sopra un ritardo che merita riparo dalla sua giustizia e solerzia. Quanto poi alla radicale mutazione che esige in modo più urgente uno dei tratti che io accennava, mi limito a pregare il signor Ministro di volerne prender nota; e, studiato l'affare, vedrà che le mie parole non erano punto esagerate.

PRESIDENTE. Non facendosi altre osservazioni si procede oltre nella lettura.

149 bis	Ferrovie calabro-sicule - Compimento dei lavori di costruzione appaltati all'impresa Vitali, Charles, Picard e compagni, giusta la legge 31 agosto 1868, n. 4587, e la convenzione 10 marzo 1873, approvata con decreto ministeriale 21 luglio 1873 . . . . .	2,420,000 »
150	Spese per la Commissione di liquidazione della contabilità arretrata delle ferrovie dell'Alta Italia . . . . .	30,000 »
151	Acquisto dalla società delle ferrovie Romane della linea da Firenze a Massa per Pistoia (9. rata) . . . . .	2,200,000 »
	(Approvato.)	<hr/> 61,995,567 » <hr/>

**Telegrafi.**

153	Ampliamento e complemento della rete telegrafica del Regno . . . . .	640,000 »
	(Approvato.)	<hr/> 640,000 » <hr/>

**Riepilogo.**

TITOLO I. — *Spesa ordinaria.*

Amministrazione centrale . . . . .	711,000 »
Lavori Pubblici:	
Real Corpo del Genio civile . . . . .	2,841,383 »
Strade . . . . .	8,317,230 »
Acque . . . . .	7,301,500 »
Bonifiche . . . . .	141,500 »
Porti, spiagge e fari . . . . .	2,804,090 »
Strade ferrate . . . . .	1,558,500 »
Telegrafi . . . . .	6,828,000 »
Poste . . . . .	22,619,600 »
Spese comuni e generali . . . . .	1,225,012 81
Totale della spesa ordinaria . . . . .	<hr/> 54,347,815 81 <hr/>

(Approvato.)

TITOLO II — *Spesa straordinaria.*

Spese comuni e generali . . . . .	5,878,182 25
Lavori pubblici:	
Strade . . . . .	12,353,080 »
Acque { Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> categoria . . . . .	240,000 »
{ Opere idrauliche di 2 <sup>a</sup> categoria . . . . .	229,164 »
{ Opere idrauliche promiscue . . . . .	5,000,000 »
Bonifiche . . . . .	2,552,800 »
Porti, spiagge e fari . . . . .	2,916,050 »
Strade ferrate . . . . .	61,995,567 »
Telegrafi . . . . .	640,000 »
	<hr/>
Totale della spesa straordinaria . . . . .	91,804,843 25
(Approvato.)	<hr/>

Riepilogo Generale.

TITOLO I. — <i>Spesa ordinaria.</i> . . . . .	54,347,815 81
TITOLO II. — <i>Spesa straordinaria</i> . . . . .	91,804,843 25
	<hr/>
Totale generale . . . . .	146,152,659 06
	<hr/>

PRESIDENTE. Chi approva questo totale generale, si alzi.

(Approvato.)

Il progetto di legge su questo bilancio constando di un solo articolo, se ne rimanderà la votazione allo squittinio segreto.

**Discussione del progetto di legge per l'approvazione di una spesa straordinaria occorrente all'impianto della scuola d'applicazione per gli Ingegneri nel Convento di S. Pietro in Vincoli.**

(V. *Atti del Senato*, N. 30)

PRESIDENTE. Ora, secondo l'ordine del giorno, viene in discussione il progetto di legge per l'approvazione di una spesa straordinaria occorrente all'impianto della scuola d'applicazione per gli Ingegneri nel Convento di S. Pietro in Vincoli.

Si darà lettura del progetto.

« Articolo unico. Sono stanziati in apposito capitolo della parte straordinaria del bilancio passivo del Ministero di Pubblica Istruzione, lire cinquantamila, per adattamento di locale e impianto della scuola di applicazione per gli ingegneri nel convento di S. Pietro in Vincoli. »

È aperta la discussione generale.

MINISTRO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE. Ringrazio la Commissione di finanza per le sue conclusioni. Ma poichè essa nella sua elaborata relazione, tocca una questione, la quale porterebbe a questo dubbio: Aveva, o no, il Ministro il diritto di ordinare la scuola d'ingegneri in Roma? ed inoltre stabilisce, in fatto e in diritto, giudizi che io assolutamente respingo, non vorrei che si votasse la somma sotto l'impressione di tali giudizi. Quando si tratta di un mio atto, non voglio rimanere sotto il dubbio di avere ecceduto nell'esercizio dei miei poteri. Se sono stato nei limiti della legge il Senato mi approvi; se ne sono uscito mi disapprovi; io debbo sapere se feci il debito mio, e sono qui pronto a scendere in una severa e larga discussione intorno al mio operato.

Senatore MENABREA, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MENABREA, *Relatore*. Il signor Ministro, se ha letto attentamente la relazione della Commissione, avrà potuto rilevare che nel suo seno, sono sorte, non dirò delle obiezioni, ma delle considerazioni importanti, sia sull'utilità di creare una scuola d'applicazione in Roma, sia anche sulla maggiore o minore regolarità della creazione di questa scuola con un semplice Decreto Regio.

Fu inoltre osservato dalla stessa Commissione che una scuola vi era stata bensì fondata nel 1817, ma che dessa era quasi scomparsa collo sparire de' più distinti professori che l'avevano illustrata, quantunque alcuno ne rimanesse tuttora a Roma, all'epoca in cui essa fu dichiarata capitale del Regno.

Come ben vede l'onorevole Ministro, questa questione poteva dar luogo a gravi discussioni e la Commissione non ha creduto che in questa circostanza fosse il caso di sollevarla, inquantochè la spesa di lire 50 mila, che il signor Ministro chiedeva per adattare il locale di San Pietro in Vincoli era una spesa utile e poteva tanto più essere adottata senza difficoltà per parte del Parlamento, che il signor Ministro accennava nella sua relazione che avrebbe trovato modo di farne nel suo bilancio economie tali da far sì che la somma di 50 mila lire richiesta colla presente legge, non andasse in aumento del bilancio.

Lasciando la questione in questi termini, la Commissione non ha creduto di doversi addentrare nella questione di diritto ed in quella di convenienza: essa ha bensì considerato i motivi, i quali avevano indotto il signor Ministro a provocare il Decreto Regio per l'istituzione della nuova Scuola, e non dimenticò i buoni argomenti che il signor Ministro poteva avere per giustificare il suo atto. Ma siccome il sig. Ministro ha presentato un progetto di legge sul riordinamento degli studi universitari, ed in questo medesimo progetto è fatto cenno delle scuole di applicazione per gl'Ingegneri, la vostra Commissione ha stimato, per non suscitare in questo momento una discussione prematura, mentre non si avrebbe nemmeno il tempo di convenientemente svolgerla, ha stimato, dico, di prescindere da qualsiasi giudizio sia in favore, sia contro la tesi che si volle sostenere.

Perciò mentre il sig. Ministro può mantenersi

la sua convinzione di avere operato regolarmente, la Commissione non ha voluto combattere nè approvare l'opinione di coloro che credono che vi sia qualche osservazione da fare in proposito.

Ed entrando in tale divisamento, non ha avuto certamente in pensiero di emettere nessun parere contrario all'operato del signor Ministro ma ha creduto opportuno di riservare tutte le questioni che si riferiscono alla scuola di applicazione per gl'Ingegneri, all'epoca in cui si avrà tempo di discutere largamente una questione di tanta importanza.

MINISTRO DELL'ISTRUZIONE PUBBLICA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELL'ISTRUZIONE PUBBLICA. Certamente il Senato può riservare la discussione intorno all'ordinamento delle scuole per gl'ingegneri, all'occasione in che si discuterà il disegno di legge che ho avuto l'onore di presentargli.

Ma qui non si tratta di sapere se una delle scuole esistenti debba o no essere conservata; e' è un'altra questione, sotto il peso della quale io non posso menomamente rimanere, ed è quella della legalità; quella, cioè, di sapere se nell'ordinare la scuola di applicazione per gli ingegneri in Roma, io sia rimasto nei termini della legge, se io abbia esercitato un diritto non solo ma sibbene adempiuto un dovere, ovvero oltrepassata la legge. Io non intendo, ripeto, di rimanere nel dubbio di una censura da parte del Senato; e poichè è ancora lontana l'ora consueta del termine delle nostre sedute, e, per buona fortuna, uno dei miei più caldi contraddittori entra appunto in quest'aula, io raccolgo il guanto di sfida che egli amichevolmente mi gettava ieri, e spero che voglia prendere parte alla discussione.

Senatore BRIOSCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI. Mi dispiace di esser giunto tardi e di non aver potuto udire quanto l'onorevole Ministro ha esposto intorno al progetto di legge che il Senato sta esaminando; ho però letta la relazione dell'onorevole Senatore Menabrea, che accompagnerà questo progetto di legge.

La vostra Commissione permanente di finanza ha in quella relazione espresse delle riserve; se l'onorevole Ministro le accetta, io non ho altro da aggiungere.



MINISTRO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE. Accetto le riserve della Commissione, se si riferiscono alla scuola di applicazione per gl'ingegneri in Roma, in quanto debba o no essere conservata, il che può dirsi di tutte le altre scuole esistenti, ma ove mai accennassero alla questione se io abbia, o no, commesso atto illegale nel riordinarla, dichiaro che, come Ministro costituzionale non posso e non debbo accettarle.

Senatore BRIOSCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI. Come io aveva già l'onore di dire ieri privatamente al signor Ministro, è mia opinione che la istituzione di una scuola degli ingegneri in Roma non abbia base legale.

Non è difficile provare infatti che in Roma non vi fu mai una speciale scuola di applicazione per gl'ingegneri, tranne che per alcuni anni dopo il 1817.

Sono spiacente che supponendo dall'ordine del giorno dovesse questo progetto di legge essere discusso più tardi, non ho con me i documenti relativi; però mi ricordo benissimo le date e sono sicuro che già dal 1826 e dalla bolla di Leone XII non esisteva più in Roma una vera scuola di applicazione per gli ingegneri.

Ecco il perchè non so comprendere come si vengano a chiedere 50 mila lire per l'impianto di una Scuola nel Convento di S. Pietro in Vincoli, senza che esista una legge presentata dall'attuale Ministro della Pubblica Istruzione, o dai suoi antecessori, per la quale la Scuola stessa sia stata istituita in Roma. È verissimo, come il signor Ministro ebbe già a dire, che esistevano nella Università Romana alcuni insegnamenti tecnici o di matematiche applicate, ma è anche vero che nelle Università di Torino, Pavia, Genova, Sassari e Cagliari, prima del 1859, vi erano pure insegnamenti di matematica applicata, e che la legge del 1859; nel riorganizzare l'insegnamento superiore, ha istituito due sole scuole d'ingegneri, con due articoli speciali.

Pare che il signor Ministro colla brevissima relazione presentata al Senato e che accompagna questo progetto di legge, volesse affermare che avendo il Parlamento estesa la

legge del 1859 alla Università di Roma, la istituzione di una nuova scuola di ingegneri ne era una necessaria conseguenza. Mi pare stia veramente qui il nodo della quistione.

Ora noi troviamo in quella legge del 1859, citate due Università, quella di Pavia e quella di Torino, le quali entrambe sono di primo ordine. Io non so perchè il signor Ministro abbia voluto equiparare l'Università Romana alla Università di Torino, piuttosto che a quella di Pavia, e nel legittimo dubbio non sia ricorso ad un nuovo voto del Parlamento.

Quindi io non vedo come si possa dire che la istituzione di una scuola di applicazione in Roma dipenda dalla estensione fatta a questa Università della legge del 1859.

MINISTRO DELL'ISTRUZIONE PUBBLICA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELL'ISTRUZIONE PUBBLICA. Ringrazio l'onorevole collega Brioschi di aver appunto posta la questione nel modo che io più desiderava. E invero, se la scuola di applicazione, da me ordinata recentemente, fosse una nuova creazione, sono d'accordo con lui che avrebbe bisognato una legge, ma invece, e lo dimostrerò con brevi argomenti, io non feci che riordinarla a senso dell'art. 53 della legge del 1859, fin dal 12 maggio 1872 estesa alla Provincia Romana.

Egli è vero che nel 1817 fu istituita una Scuola degl'ingegneri in Roma, affatto distinta dall'Università; è vero che questa scuola divenne celebre, perchè alcune sue cattedre furono occupate da uomini eminenti; è vero altresì che nel 1826 vi fu un mutamento nell'ordinamento di questa scuola. Ma, con ciò fu forse distrutta la scuola degl'ingegneri? Fu distrutta ogni scuola di ingegneria in Roma? Ecco la domanda a cui risponderò col testo delle leggi pontificie.

Le ordinazioni della S. Congregazione degli studi del 18 agosto 1826, nel provvedere al trasporto.....

Senatore BRIOSCHI. Domando la parola.

MINISTRO DELL'ISTRUZIONE PUBBLICA..... delle scuole degl'ingegneri nell'Università, distinguono in modo positivo e con una lunga serie di articoli, ne quali è serbato un fil di logica non interrotto, quanto concerne i professori, gli esami e i diplomi per gl'ingegneri. Quanto ai professori nell'articolo 51 si legge: « Saranno essi (i professori) scelti fra quegli ingegneri ed

architetti che si reputino più periti e saranno preferiti quelli che appartengono allo Stato Pontificio.

L'art. 52, noti il Senato, disponeva che « gl'ingegneri, scelti a professori, non dovessero avere stipendio dall'Università, ma soltanto un'annua gratificazione; ricevendo poi il loro stipendio come ingegneri. »

Quanto agli insegnamenti, era detto, al capitolo IV, che sarebbero dati *nelle scuole degli ingegneri*, così dette, traducendo dal latino, *scholis technicis*; e prego il Senato di tener presente quest'epiteto che gioverà molto per intendere l'applicazione dell'articolo 53 della legge del 1859.

Nello stesso capitolo si leggono gli articoli 41 e 42, ne quali è detto: « chi per l'avvenire vorrà pubblicamente esercitare la professione d'ingegnere o di architetto, dovrà aver compiuto l'intero corso degli studi filosofici e matematici, e aver riportato la laurea in filosofia e matematica (che è il diploma universitario) e inoltre dovrà egli attendere alla pratica dell'arte, o per un quadriennio, nel modo prescritto dal regolamento del 25 giugno 1823, o nella scuola speciale degli ingegneri, nella quale gli aspiranti alla professione d'ingegnere dovranno dimorare, un triennio, e gli architetti un biennio soltanto. »

E sapete, o Signori, che esige quel regolamento? Esige la pratica presso un architetto o ingegnere autorizzato per 4 anni.

Era dunque una scuola tanto tecnica e tanto pratica, che il rimanere in essa 3 anni, dopo aver conseguita la laurea in matematica, equivaleva alla pratica quadriennale presso un architetto od ingegnere autorizzato.

Ora potrei leggere molti altri paragrafi, compresi tutti nel capitolo *de scholis technicis*, così denominate per distinguerle dalle scuole matematiche della Università.

Fu fatta un'altra riforma a questa ordinazione, nel 1867. Con questa riforma non si fece che aggiungere alcune cattedre speciali alla scuola di applicazione, la quale con una denominazione che più si avvicinava a quella latina, si chiamò appunto *scuola tecnica*. Leggendo questa riforma, si vede chiaramente come il concetto di codesta scuola distinto affatto nell'ordinazione, di cui ho letto alcuni articoli, continua ad essere contornato da una linea di demarcazione più decisiva che lo separa anche maggiormente dagli studi universitarii.

Erano in queste condizioni le scuole dette prima: *degli ingegneri*, e poi *tecniche*, aggiunte alla *Sapienza*, quando il Governo italiano entrò in Roma.

Allora, o Signori, dopo un breve periodo di Luogotenenza, il bilancio romano fu connesso con quello del Regno d'Italia. Nel bilancio romano, compilato dalla Luogotenenza ed emendato dal Governo centrale, fu approvata una somma specifica in aumento del capitolo che nel bilancio porta la denominazione di *istituti di studi superiori di perfezionamento*. Questo capitolo, come ognuno sa, comprende le scuole d'applicazione in modo affatto distinto dalle Facoltà universitarie. In questo capitolo appunto fu introdotta una somma di 60 mila lire (ho in mano il progetto di bilancio) per la scuola degli ingegneri in Roma.

D'allora in poi nei bilanci del Regno d'Italia fu riportata costantemente la somma di 60 mila lire per la scuola degli ingegneri, e voi, o Signori, e l'altra Camera del Parlamento, avete costantemente sancita questa spesa.

Io non so, come oggi possa cadere in dubbio l'esistenza di una scuola per la quale voi avete sancito i fondi speciali da tre anni in qua. Ma ciò non basta, o Signori. Nello entrare al Ministero, io mi trovai sulle braccia la grave bisogna di riordinare l'Università di Roma: impresa assai difficile dopo i provvedimenti già presi da predecessori. Dovendo però affrontare questa difficoltà della scuola degli ingegneri, che io trovava aggiunta alle Facoltà universitarie, mi rivolsi al Consiglio di Stato proponendo alcune questioni, tra le quali questa: se, cioè, essendosi applicata alla città di Roma la legge del 1859, l'art. 53 di essa legge trovava applicazione alla scuola degli ingegneri in Roma, detta in latino *Schola tecnica*.

L'art. 53 di quella legge è concepito così: « Alla Facoltà di scienze fisiche o matematiche dell'Università di Torino sarà annessa una scuola di applicazione, in surrogazione dell'attuale Regio Istituto Tecnico, in cui si daranno i seguenti insegnamenti: Meccanica applicata, ecc. »

Il dubbio nasceva dall'essere nell'articolo menzionata l'Università di Torino; quindi si domandava:

È l'Università di Torino indicata tassativamente, o menzionata per indicare l'Università di primo ordine intorno a cui doveva la legge del 1859 provvedere? Perché è vero che quando la legge fu emanata, le Università di prim'or-

dine erano due, Torino e Pavia; ma è vero altresì che in considerazione delle condizioni della città di Milano, la medesima legge fondava in Milano un Istituto superiore, che altrimenti sarebbe stato annesso, col nome di scuola di applicazione, alla Facoltà matematica della Università di Pavia.

Sicchè l'art. 53 indicando Torino, non poteva nominare altra Università che portasse altro nome. Altre disposizioni della legge del 1859 riguardano soltanto Torino o Pavia, ma senza che siasi mai elevato dubbio di sorta; quelle si sono applicate alla Università di Roma, perchè la legge del 1872 estendendo le disposizioni di quella del 1859, faceva menzione dell'Università di Roma per alcuni particolari soltanto, e quanto al resto dichiarava che tutte le disposizioni della legge che si estendeva, e che erano riferibili all'Università di Torino, dovessero applicarsi all'Università di Roma. Implicitamente si ritenne, nè poteva farsi altrimenti, che Torino fosse la parola singola, che rappresentava la singola Università sulla quale allora provvedevasi, non perchè posta in Torino, ma perchè Università di prim'ordine.

Il Consiglio di Stato commentava l'art. 53 appunto come oggi io ho fatto, e tra le molte e dotte considerazioni, leggansi queste:

« . . . la legge non esclude l'esistenza in alcune Università di altre scuole e corsi oltre quelli indicati nell'articolo 51, come risulta dall'art. 53, per il quale alla Facoltà di scienze fisiche e matematiche nell'Università di Torino è annessa la Scuola di applicazione per gl'Ingegneri, ed alla Facoltà anzidetta in Torino e Pavia sono annesse cattedre di analisi e geometria superiore, di fisica-matematica e di meccanica superiore. . . . »

« .... bisogna quindi indagare quale fu l'intenzione del legislatore italiano per l'Università di Roma, e a quale delle Università prevedute nella legge del 1859 si volle pareggiare. . . . »

« ... A prescindere da tutte le considerazioni politiche per le quali non si potrebbe ammettere che si abbia voluto menomare l'importanza della Università della Capitale e sopprimervi una scuola esistente da tanti anni, e con lustro, risulta evidente un contrario intendimento dal fatto che dopo la presentazione del progetto di legge pel pareggiamento, il Ministero nei decreti del 15 ottobre e 14 novembre 1871 non

solamente conservava il corso tecnico a scuola d'applicazione, ma ne accresceva gli insegnamenti, e dall'esplicita dichiarazione ripetuta nel progetto ministeriale, e nel Senato e nella Camera dei Deputati, di volersi e doversi accrescere l'importanza delle Università, sia pel numero d'insegnamenti, sia per la scelta degli insegnanti; e dal fatto che esaminandosi l'ammontare della spesa risultante dal pareggiamento e dal conseguente loro riordinamento in conformità alla legge, vi si compresero sempre gli stipendi dei professori della scuola d'applicazione. . . . »

Io domando, Signori, se si può oggi così tardivamente dire al presente Ministro aver lui fatta cosa contraria alla legge, soguando l'esistenza di una scuola d'applicazione che non ha mai esistito.

Ma non posso ristarmi da un'ultima osservazione, ed è, che non ostante tutti questi autorevoli avvisi, io ho creduto di rimanere rigorosamente nelle disposizioni dell'articolo 53; e di non imitare alcuni dei Ministri della Pubblica Istruzione, i quali con semplici regolamenti hanno guastata la legge. Non ho creduto di dover seguire l'esempio di chi ordinò altre scuole di applicazione a guisa di enti affatto distinti ed autonomi. Il che può essere cosa buona tecnicamente, ma certo non è conforme alla chiara disposizione della legge da me letta, che vuole scuole connesse alle Facoltà.

Il voto autorevole del Consiglio di Stato avrebbe fatto ardito un di coloro, a' quali ho accennato, per creare un istituto autonomo.

Invece nel riordinare la scuola d'applicazione di Roma, mi tenni strettamente alla lettera dell'articolo 53, che non solo avevo il diritto, ma il dovere di applicare alla scuola di Roma. E però non creai una scuola d'applicazione autonoma; come fu fatto altrove, ma la feci quale la prescrive l'art. 53; cioè, ho annessa la scuola d'applicazione alla Facoltà, in modo tale che il terzo anno di studio della Facoltà stessa, sarà dato nelle sale della scuola d'applicazione, e la scuola d'applicazione sarà governata, coll'intervento dei Professori e del Consiglio della Facoltà.

Io dunque, o Signori, che ho osservato così scrupolosamente la legge, da non imitare neppure l'esempio di quei miei predecessori che la oltrepassarono col regolamento; io che ho camminato così timidamente in questa faccenda, che, non ostante le votazioni del Parlamento

che avevano assegnato le 60 mila lire per la scuola degl'Ingegneri, in distinto capitolo, ho voluto consultare un magistrato, il quale se non per le matematiche, certo per ciò che concerne il diritto, può avere un'autorità per lo meno eguale a quella del mio contraddittore; io che feci religiosamente ciò che non il diritto, ma il dovere m'imponessa, io sono sicuro che altra opinione del mio operato non potrà avere il Senato del Regno, al cui giudizio con sicurezza d'animo mi abbandono.

Senatore BRIOSCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Parmi l'avesse chiesta prima il Senatore Cannizzaro, e parmi pure vi abbia dipoi rinunziato.

Senatore CANNIZZARO. Non vi ho rinunziato, ma parlerò dopo il Senatore Brioschi.

PRESIDENTE. Allora do la parola al Senatore Brioschi, pregandolo però a voler considerare che rimane ancora a discutersi un altro progetto di legge, che deve essere votato in giornata.

Senatore BRIOSCHI. Sarò brevissimo. Incomincerò a rispondere alle ultime parole del signor Ministro.

Egli ci ha detto come nella compilazione del regolamento di questa scuola, abbia avuto a consigliere un uomo assai colto nelle materie giuridiche; credo sarebbe stato più opportuno ricorrere a persona anche mediocrementemente colta nelle cose tecniche, se l'intento suo era, come ha asserito, di volere attenersi fino allo scrupolo alla disposizione della legge. Infatti se vi è regolamento che precisamente esca dalla legge del 1859, si è quello pubblicato il giorno 27 ottobre ultimo, e glielo provo subito, non avendo a far altro che a dar lettura delle materie d'insegnamento che secondo il regolamento stesso dovranno darsi in quella scuola. Non citerò che l'esempio della meccanica razionale, insegnamento che per la legge del 1859 deve essere dato nella Università e non nella scuola di applicazione degli ingegneri.

Passando ora ad un'altra questione trattata dal signor Ministro, parmi avere già dichiarato nel modo più esplicito esser verissimo che nell'Università di Roma esistevano insegnamenti tecnici; ma ho aggiunto che esistevano nella Università Romana come anteriormente al 1859, nelle Università di Genova, Torino e Pavia; di più nell'Università di Roma non vi erano speciali professori di insegnamento tecnico, ma

questo era affidato a due ispettori, od Ingegneri del Genio Civile.

Ma se poniamo a confronto i due insegnamenti speciali dati nell'Università Romana avanti il 1870 ai venti... e più che si leggono nel Decreto del 27 ottobre parmi non possa rimanere dubbio che si esca dal campo di una semplice riorganizzazione e si entri in quello di una nuova istituzione.

Il signor Ministro ha voluto lanciarmi una accusa quasi fossi in contraddizione con me stesso, essendo stato, egli dice, per proposta della Luogotenenza aumentata la somma stanziata nel bilancio per la scuola degli ingegneri di Roma.

Io posso dichiarare che il signor Ministro non ha notizie esatte in proposito e che gli aumenti furono fatti dal Ministero della Pubblica Istruzione, ma non mai dal Governo luogotenenziale.

Aggiunge il signor Ministro che già da tre anni sono iscritte lire sessantamila a questo scopo quasi a dimostrazione che la scuola esistesse. Come allora può contemporaneamente sostenere che il suo Decreto del 9 ottobre è una conseguenza della legge del 1872 che estende all'Università Romana la legge Casati?

Importa che il Senato abbia presente rispetto a queste somme iscritte in bilancio, che esistono in Italia altre Università, quali Bologna e Pisa, ove sono ancora dati alcuni insegnamenti tecnici precisamente come negli scorsi anni erano dati presso l'Università di Roma, e che perciò alla cifra esposta dal signor Ministro per questa ultima Università, corrisponderanno certamente nel bilancio altre cifre per ricompensare i professori incaricati di quegli insegnamenti nelle antecedenti; tanto più che come già dissi l'insegnamento in Roma non era dato da veri professori, ma da ispettori del Genio civile e quindi la spesa era piccolissima.

Il signor Ministro appoggia il proprio operato ad un voto del Consiglio di Stato; dichiaro che non avevo conoscenza di questo voto, e siccome quando si discusse il progetto per l'estensione all'Università di Roma della legge del 1859 per doveri d'ufficio non potei essere presente, non credeva che la istituzione di una scuola di ingegneri in Roma potesse essere compresa nella legge stessa.

Concludo dunque che non posso essere d'accordo col signor Ministro per quanto il voto del Consiglio di Stato sia per me molto auto-

revoles, e che perciò se egli dichiara di accettare le riserve giustissime che si trovano nella relazione della Commissione permanente di finanza, non faccio alcuna proposta, ma se il signor Ministro non le accetta, invierò alla Presidenza una proposta che pregherei il Senato a voler accettare.

Senatore CANNIZZARO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CANNIZZARO. La discussione è divenuta di un'importanza vitale per l'avvenire della scuola di applicazione di Roma; giacchè una votazione la quale anche accordasse ora i fondi per i locali, ma riescisse ad una dichiarazione di precarietà, produrrebbe l'effetto di scalzare moralmente la scuola e di punire coloro i quali vi si sono avviati facendo loro traballare il terreno sotto i piedi; io prego il Senato che, laddove debba prendere una risoluzione, faccia sì che questa scuola esista vitale, esista sicura del suo avvenire.

Che se essa dovesse vivacchiare colla spada di Damocle ognor sospesa sul capo, meglio sarebbe abolirla, soprattutto nella capitale del Regno d'Italia.

Dopo ciò mi permetto di aggiungere qualche parola in seguito a quelle dette dal signor Ministro, in risposta a chi negava avere esistito in Roma una scuola d'ingegneri. Io gli risponderò che è esistita sempre. Essa fu fondata da Pio VII e in uno degli ultimi regolamenti pubblicati nel 1867, non si fa altro che riferirsi alla legge che istituiva questa scuola, la quale non è mai stata abolita, sebbene sia stata modificata nella distribuzione degli insegnamenti, che invece di rimanere distinti, furono aggregati all'Università.

Dunque esisteva dal 1817 in poi sempre in Roma una vera scuola d'ingegneri; soltanto era più o meno strettamente connessa all'Università.

Quando ebbe luogo la discussione della legge per la parificazione della Università di Roma, io più volte con insistenza dissi al Senato che sotto quella legge c'era implicitamente il riconoscimento della scuola per gl'Ingegneri dell'Università Romana, che il Senato pensasse che questa scuola porta con sè un materiale scientifico ed un personale che sarà costosissimo; ed io allora proponeva che si facesse nella legge la riserva di discutere la questione della scuola per gl'ingegneri più maturamente ed in una maniera distinta dall'Università.

Io dissi ed anche il Senatore Amari fece riflettere che era una questione che si doveva trattare a parte.

Il Senato passò oltre, approvò la legge della parificazione, ed approvata questa legge, venuto il logico parere del Consiglio di Stato, si presentò, come ha detto il Ministro, tre volte dopo di quella legge, il bilancio della pubblica istruzione, il quale contiene sotto l'intitolazione di Scuola di applicazione di Roma, una cifra non solo sufficiente per pagare gl'insegnanti che ci erano, ma anche per fare una scuola completa: è una cifra eguale presso a poco a quella che costava nel suo nascere, la Scuola di applicazione di Torino; è stato anche assegnato un fondo per il materiale scientifico.

Per tre volte il personale ed il materiale per questa scuola è stato approvato da noi, dopo la legge della parificazione, cioè nel bilancio di prima previsione 1873, nel bilancio definitivo, ed ora nell'altro bilancio di prima previsione, votato l'altro giorno, che conteneva appunto la spesa ordinaria per la scuola di Roma.

Ora, io dico, se dubbi vi possono essere, dovevano sorgere quando si trattava di votare una cifra per il personale. Perchè allora non siete venuti a dire al Senato: ma che cosa è questo personale? Giacchè lo ripeto, ed il Senatore Brioschi potrà vederlo, non si trattava di una somma per pagare pochi insegnanti quali esistevano, quali erano stati ereditati dalla vecchia Università, ma si trattava della cifra di 60 mila lire, la quale era eguale a quella che da principio era stata spesa per il personale della scuola di applicazione di Torino, cifra destinata a pagare il personale che restava ancora da nominare.

Su questi dati, o Signori, la Facoltà di scienze fisico-matematiche di Roma ebbe ragione insistere presso il Ministro perchè era venuto il momento di completare questa scuola.

Per queste ragioni, io dico, che tutte le volte che vi fosse stato il dubbio, per esprimerlo in tempo, si sarebbe dovuto manifestare nella discussione dei bilanci all'articolo del pagamento del personale, e non quando non si fa altro che provvedere al locale di questa scuola di applicazione, la quale non può avere il personale senza il locale conveniente. Se i dubbi fossero stati manifestati a tempo, il Ministero si sarebbe ben guardato dal chiamare e far venire qui in Roma delle persone ragguardevoli, le quali certamente non sarebbero venute

per insegnare in una scuola, la cui esistenza non fosse stata legalmente assicurata.

Perciò io credo che la Scuola di applicazione degl'Ingegneri in Roma, avendo esistito prima della legge di parificazione, essendo stata poi per opera del Consiglio di Stato convalidata e sanzionata implicitamente anche dal Parlamento, che per tre volte votò le cifre del personale, introdotte nel bilancio della Pubblica Istruzione, questa sia legalmente istituita.

Si potrà abolire con una nuova legge, ma sinchè questa nuova legge non sarà fatta, essa ha una esistenza legale, e la legge che ora vi è presentata, altro non è che la legittima conseguenza dei precedenti voti del Parlamento.

Io voglio ripetere che, anzichè fare delle riserve intorno a questa istituzione nella Capitale del Regno, istituzione la quale ha bisogno di un coordinamento di sforzi, e della sicurezza del suo domani, meglio varrebbe abolirla che farla vivere una vita incerta, fiacca, dirò vergognosa, sotto il peso di queste riserve.

PRESIDENTE. Nonostante le dichiarazioni della Commissione, la quale non intende punto di pregiudicare la questione, ma di lasciarla integra ed insoluta, l'onorevole Ministro non è soddisfatto e pare che non voglia accettare questa riserva; d'altra parte l'onorevole Senatore Brioschi ha detto che qualora il Ministro non accettasse le riserve della Commissione permanente di finanza, si riservava egli stesso di fare delle proposte; perchè dunque questa discussione possa approdare ad una conclusione do nuovamente la parola al Senatore Brioschi quantunque egli abbia già parlato tre volte; ma prima chiedo al signor Ministro, se accetta le riserve della Commissione; nel caso che non le accetti, vedremo allora quali sono le proposte che intende presentare l'onorevole Senatore Brioschi.

MINISTRO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE. È mio costume parlar chiaro e reciso. Le riserve del Senatore Brioschi non so quali sieno; e quindi nè le accetto, nè le respingo. Quelle della Commissione, nella loro sostanza, non le accetto, e l'ho detto, mi sembra, fino da principio.

Tali riserve io le distinguo in due parti: l'una che può riguardare la discussione sulla

utilità di conservare, o no, una scuola di applicazione per gl'Ingegneri in Roma, e certamente questa riserva non può essere da me contraddetta, perchè sarebbe inutile, potendo sempre il Parlamento, quando creda, negare i fondi e abolire la scuola; l'altra parte con la quale intende di riservare il giudizio sulla legalità del mio operato, non l'accetto. L'equivoco sta nel confondere queste due quistioni, ed io non voglio equivoci.

Se intende riservare il suo giudizio sulla legalità dell'operato del Ministero, io qui, come Potere esecutivo, vengo e dico: Signori del Parlamento, il Potere esecutivo non può rimanere sotto la minaccia di una dichiarazione d'illegalità; ove mi rassegnassi a ciò, rispetterei poco il Parlamento, rispetterei anche meno ciò che ho più a cuore della mia vita stessa, la mia propria dignità.

PRESIDENTE. La parola è al Senatore Brioschi.

Senatore BRIOSCHI. Io volevo solamente rispondere poche parole all'onorevole Cannizzaro ed al signor Ministro. Io non so come si possa porre in dubbio che la quistione di una scuola degli ingegneri in Roma non venga per la prima volta al Senato. Se io mi sono creduto in diritto e anche in dovere, per ragioni che oggi non potrei sviluppare, di oppormi all'attuale progetto di legge, si è appunto perchè è dal medesimo come dai decreti 9 e 27 ottobre che la istituzione di una nuova scuola di ingegneri in Roma prende vita.

Credo quindi che le riserve della Commissione del bilancio rispondano allo stato delle cose, non pregiudicando l'avvenire.

Senatore MAGGIORANI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MAGGIORANI. Il Senato mi permetterà come romano di dire qualche cosa sopra questo argomento così dissimile dagli studi a cui mi sono dedicato.

La scuola di applicazione a Roma esistette sempre.

Certamente era una scuola decaduta, imperfetta; ma pure scuola d'applicazione.

Mi sembrerebbe poi molto ingiusto di strappare una pianta che qui non solo ha attecchito ma prosperato tanto, che non solo le lezioni del Cavaliere sono lette, ma avidamente ricercate. Quindi a me pare che sarebbe ingiusto togliere questo campo di applicazione delle

matematiche in Roma dove, tutti lo sanno, ci è una certa disposizione a questi studi. Roma ha dato dei non comuni ingegni, e ve ne sono ancora attualmente. Trovo poi che sarebbe anche ingiusto che lo stesso Governo il quale ha speso somme ingenti per creare la scuola degli ingegneri a Palermo con 10 o 12 allievi, volesse distruggere quella che in Roma esiste e che ne ha 60 o 65. Una scuola che dà così liete speranze, mi pare che debba essere alimentata, protetta e appoggiata con tutti i mezzi possibili.

Si dice poi nella Relazione che in Roma si manca di modelli. Ma, signori miei, anche l'architettura è parte dell'ingegneria; e qual altra città meglio che Roma offre modelli di stile e testimoni del genio degli antichi in fatto di architettura?

Ovunque il giovine allievo volga lo sguardo uscendo dalla scuola, gli si parano innanzi oggetti di studio; e le Terme, gli Acquedotti, i Templi, i Ponti, e tutti i monumenti infine richiamano alla memoria le opere e il genio degli antichi, offrendo largo campo a studi dal vero; studi che da secoli gli stranieri vengono a fare in Roma.

Chi vuole avere un modello delle buone costruzioni, deve studiare il *laterizio* e le secolari opere degli antichi, di cui si veggono in Roma gli esempi memorabili.

Io poi ricordo il compianto Possenti che mi onorava della sua amicizia; è una grande autorità. Egli mi diceva che forse non vi era altra città in Italia che fosse così degna di avere una scuola di Ingegneri quanto Roma, appunto pei molti lavori da compiersi. Qui un fiume ad alto livello che offre problemi idraulici, e quindi lavori importanti per impedire che produca danni grandissimi colle sue straripazioni. Qui abbiamo due cadute, quella dell'Aniene e quella delle Marmore, che offrono forze motrici che possono essere usufruite per l'industria; abbiamo campagne incolte, campagne di malaria che dovranno essere bonificate dopo lunghi studi e con grandi opere di ingegneria.

Questo largo campo di studi e di applicazioni di cui Roma è il centro, offre certamente ai giovani un'immensa pratica, ed ai professori un mezzo d'insegnamento da aggiungersi ai modelli ed alle tavole figurate.

A Tivoli ed a Terni vi sono già degli stabilimenti industriali che profittano in minima

parte della forza motrice di cui son ricche quelle due città, così vicine alla capitale. Manca però una scuola di meccanica industriale che ci dia uomini tecnici capaci di applicare così straordinarie sorgenti di forza motrice che possono risolversi in ricchezza nazionale.

Per conseguenza mi parrebbe ingiusto il tentativo di sopprimere una scuola che vive da molto tempo, che ha avuta una celebrità in Italia e che promette tanto bene di sé.

Aggiungerei anche una riflessione, ed è quella degli impiegati.

I molti impiegati che affluiscono a Roma e che fanno dura prova per il caro della vita, dovranno mandare i loro figli a Milano, a Torino per studiare l'ingegneria? Mi pare essere giusto che trovino qui tutti i mezzi d'istruzione.

Per tutte queste ragioni io credo che sia non solo legale, ma molto conveniente di conservare e dar largo sviluppo e vita stabile a questa scuola di applicazione degli ingegneri.

Senatore **MENABREA**, *Relat.* Domando la parola.  
PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore **MENABREA**, *Relatore.* Quantunque io, come al solito abbia ammirata l'eloquenza del signor Ministro, il quale ha sostenuta la legalità dell'atto con cui si apriva, mediante un Decreto Reale, la scuola degli ingegneri in Roma, tuttavia mi duole assai che egli abbia voluto intraprendere una discussione sopra questo argomento, in un momento che io credo inopportuno.

E ciò tanto più, perchè io penso che la questione non sia abbastanza matura per pronunciare un giudizio illuminato su di essa.

La Commissione di finanza vedendo appunto la difficoltà di chiarire la questione nel breve tempo che le era concesso per presentarsi davanti a Voi, restrinse il suo compito all'utilità della spesa chiesta, riserbando tutte le altre discussioni che potessero sorgere all'epoca più opportuna, nella quale sarebbe discussa in Senato la legge che deve riordinare i corsi universitari.

Io non posso perciò che mantenere la riserva che ha fatta la Commissione di finanza. La Commissione si è astenuta dal pronunciare giudizio alcuno nè sull'utilità delle scuole di cui si tratta, nè sulla legalità dell'operato del Ministro.

Il Senato avrà udito l'onorevole signor Ministro e si sarà formato un'opinione sulla lega-

lità del suo atto, ma, come ripeto, la Commissione non ha voluto in questo pronunziarsi.

Io mi permetterò solo di rispondere, per conto mio, ad alcuno degli oratori, i quali hanno perorato la causa degli ingegneri di Roma.

Nessuno ha voluto contestare nè la gloria della antica scuola degli ingegneri di Roma, nè la utilità che vi sarebbe anche di istituire in Roma una Scuola di applicazione come si vorrebbe. Ma, o Signori, io vi prego di pensare a cosa è una scuola di applicazione di ingegneri. Nel modo come attualmente sono costituite queste scuole, sono esse i più grandi istituti di scienza che possano esistere, perchè non basta avervi dei professori, ma ci vuole un gran materiale; si richiede un corredo di macchine, di modelli, quindi degli aiuti per indirizzare i giovani in quei lunghi e difficili studi pratici.

Per dare un'idea di ciò che sono queste scuole, io citerò soltanto quella di Zurigo in Svizzera, nazione che credo conti due milioni e mezzo di abitanti, per la quale si spende annualmente da 4 a 500 mila lire, e si è tuttavolta riconosciuto che tale somma è insufficiente.

Ma vi è un'altra difficoltà, ed è quella di trovare i professori di meccanica industriale, di fisica, di chimica applicata ecc.; di procurarsi tutti quegli elementi insomma che sono indispensabili per una tale scuola.

Abbiamo veduto cosa è succeduto a Roma: per istituire questa scuola, il signor Ministro è stato costretto di spogliare le altre Università del Regno dei loro migliori professori, ne ha preso alle Università di Palermo, di Bologna, all'Istituto tecnico di Milano, e dovrà prenderne altri ancora, perchè il numero dei professori è insufficiente per dare alla scuola lo sviluppo che deve avere.

Se d'altra parte consideriamo gli interessi di altre Università, io non veggo perchè per esempio, alla Università di Bologna, seguendo i principii del signor Ministro, non si stabilirebbe una scuola di applicazione, perchè anche colà si fanno ingegneri: e non vedrei perchè non si stabilirebbe anche a Padova, la cui Università è una delle più grandi e celebri del Regno. Per cui andando di questo passo, con un voto di bilancio, con un Decreto Regio, si verrebbe, secondo le diverse influenze, a sta-

bilire non due, tre o quattro, ma cinque, sei sette scuole di applicazione degli ingegneri in Italia. Io sono persuaso che anche l'onorevole Ministro, se gli si facesse una proposta di questa natura, sarebbe il primo a respingerla, perchè ne vedrebbe egli stesso l'impossibilità.

Ora quando noi domandiamo semplicemente che una questione così grave sia riservata a quando verrà in discussione la legge sugli studi superiori, crediamo essere rimasti ne' limiti della prudenza. Per conseguenza pregherei l'onorevole signor Ministro a non volere insistere ad invocare dal Senato un voto, che oggi credo prematuro, e che non potrebbe essere dato con tutta la maturità che richiede una così importante questione.

La Commissione adunque non si pronunzia sopra nessuna delle questioni che sono state suscitate.

**MINISTRO DELL'ISTRUZIONE PUBBLICA.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**MINISTRO DELL'ISTRUZIONE PUBBLICA.** L'onorevole Senatore con l'autorità che gli compete, ha discusso il merito della questione. Egli ci ha condotti in quel secondo periodo della discussione nella quale nessuno di noi era ancora entrato, perchè, io lo ripeto, qui si tratta di due cose affatto distinte.

Voi avete votato una legge nel 12 maggio 1872 la quale implicitamente richiedeva due cose: il riordinamento dell'Università, e quello della scuola degli ingegneri secondo il disposto della legge del 1859.

Oggi l'onorevole Senatore Menabrea dice: ma voi per l'Università di Roma siete stati obbligati a chiamare i professori dalle altre Università del Regno.

Se noi abbiamo dovuto ricorrere ad alcuni dei professori che avevamo nelle altre Università, è colpa mia?

Avendo avuto l'ordine per legge di riformare l'Università di Roma, io l'ho eseguito.

Ora, secondo io avviso, se un tale ordine comprendeva per me il dovere di riordinare la scuola degli ingegneri, io non feci anche in ciò se non il debito mio.

Voi potrete credere che l'Università di Roma sia di troppo, e giudicare che la scuola degli ingegneri di Roma sia inutile.

Voi potrete discutere a suo tempo, e potrete abolire l'una o l'altra, o entrambe, ma credo che



nessuno di voi supponga che io abbia commesso una illegalità nel riordinare l'Università di Roma. Del pari io sostengo che non commisi alcuna illegalità nel riordinare la scuola degli ingegneri di Roma.

Questa seconda parte, io domando al Senato che non sia confusa colla prima; io non soglio mai nella mia vita mettermi all'ombra degli equivoci; nè io comprendo gli sforzi de' miei contraddittori a mantenerli. Ditelo pur chiaramente, se credete che io abbia fatto cosa contraria alla legge: ma questo giudizio non può essere per sottinteso implicato nelle riserve della Commissione; esso dev'essere esplicitamente sottoposto al voto del Parlamento, che ha fatto la legge da me applicata; e però al Senato ch'è parte del Parlamento.

**PRESIDENTE.** È pervenuto al banco della Presidenza il seguente ordine del giorno proposto dal Senatore Brioschi:

« Il Senato mantenendo impregiudicata ogni questione nella istituzione di una scuola di applicazione di ingegneri in Roma, passa alla votazione della legge. »

Domando se è appoggiato.

(È appoggiato.)

Lo accetta il signor Ministro?

**MINISTRO DELL'ISTRUZIONE PUBBLICA.** Se per questione s'intende la questione legale, io non posso accettarlo; se si intende che si riserva al Senato di esaminare in occasione della legge sul riordinamento dell'insegnamento superiore, se il numero delle scuole di applicazione debba essere ridotto od accresciuto, io non posso ricusarmi.

Ecco schietta e netta la mia decisione, ed io credo che questa sarebbe pure quella di qualsiasi altra persona che si trovasse al Governo, o che si sappia mettere nei panni di chi vi si trova.

Senatore **BRIOSCHI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

Senatore **BRIOSCHI.** Dichiaro che non ho alcuna obiezione rispetto al senso che il signor Ministro ha dato al mio ordine del giorno, tanto più dopo la lettura da lui fatta del voto di un Corpo tanto autorevole qual'è il Consiglio di Stato. Fra breve ci si presenterà una occasione favorevole per rientrare nell'argomento; a me basta si lasci la questione impregiudicata.

**PRESIDENTE.** Essendo accettata dal proponente la dichiarazione fatta dal signor Ministro...

Senatore **CANNIZZARO.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

Senatore **CANNIZZARO.** Debbo avvertire che nel progetto di legge sulle Università, non si parla di scuola d'applicazione che in una maniera molto incidentale; bisognerà che sia presentato un nuovo progetto.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti adunque la proposta del Senatore Brioschi il quale accetta le spiegazioni dategli dal signor Ministro dell'Istruzione Pubblica.

La rileggo.

(Vedi sopra.)

Chi approva questa proposta, è pregato di alzarsi.

(Approvata.)

La legge non constando che di un articolo, sarà poi votata a squittinio segreto.

Prima di passare alla discussione del progetto di legge per la leva di mare, essendo stato demandato alla Presidenza l'incarico di nominare la Commissione che deve esaminare la legge sul riordinamento giudiziario, annunzio al Senato che essa ha nominati a membri di detta Commissione i signori Senatori Musio, Miraglia, Borgatti, De Filippo, Errante, Borsani e Astengo.

#### **Discussione del progetto di legge per la leva marittima dell'anno 1874 sulla classe dei nati nel 1853.**

(V. Atti del Senato N. 33.)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge per la leva marittima dell'anno 1874 sulla classe dei nati nel 1853.

Prego il signor Relatore di dar lettura al Senato della relazione dell'Ufficio Centrale.

Il Senatore **TABARRINI, Relatore,** legge:

Signori Senatori,

« La legge sulla Leva marittima per il prossimo anno 1874, presentata per urgenza al Senato dal Ministro della Marina, ebbe già il voto della Camera dei Deputati.

» Questa legge è identica a quella che il Senato approvò nel decorso anno, ed è perciò superfluo di giustificarne le singole disposizioni; le quali si riassumono nel fissare il contingente di leva, nel riprodurre le disposizioni della legge del 28 luglio 1861 relative alle esenzioni ed alle surroghe, e nello stabilire la tassa da pagarsi per ottenere il passaggio

dalla prima alla seconda categoria, che viene mantenuta nella somma di italiane lire 2000.

» Il primo contingente della leva marittima del 1874 è fissato a 2000 uomini. L'anno scorso questa cifra non passava i 1800, ed il Ministro giustificò allora la ristrettezza di quel numero, con la eccedenza d'uomini che erano tuttora in servizio. Portando in quest'anno il contingente di prima categoria a 2000 uomini, avremo quanto basta per completare il servizio attivo della marina senza passare i limiti del bilancio.

» La Commissione per questi motivi, conclude in favore dell'adozione di questo progetto di legge, ed invita il Senato a votarlo per urgenza. »

PRESIDENTE. Si dà lettura del progetto di legge sulla leva marittima.

Il Senatore, *Segretario*, MANZONI legge.

(*Vedi infra.*)

È aperta la discussione generale.

Non domandandosi la parola, la discussione generale si intende chiusa, e si passa alla discussione degli articoli.

« Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato ad eseguire la leva marittima dell'anno 1874 sulla classe dei nati nel 1853.

» Il primo contingente di questa leva è fissato a 2000 uomini. »

Chi approva questo articolo, voglia alzarsi.

(Approvato.)

« Art. 2. Sono mantenute in vigore, quanto all'esenzione dei fratelli consanguinei di cui agli articoli 56, 57, 58, della legge 18 agosto 1871, N. 427 (serie 2.), anche le esclusioni ed eccezioni stabilite dalla legge 28 luglio 1861, N. 305, agli articoli 47, 48 e 49 per ciò che riguarda gli assoldati, i surrogati ordinari e i dispensati. »

(Approvato.)

« Art. 3. È fissata in lire 2000 la somma da pagarsi per ottenere, nell'anno 1874, il passaggio dal primo al secondo contingente in base all'articolo 74 della legge fondamentale sulla leva marittima, in data 18 agosto 1871, N. 427 (serie 2). »

(Approvato.)

Ora si passerà allo squittinio segreto su tutti i progetti di legge dianzi discussi: prima però di procedere all'appello nominale avvertito i signori Senatori che per la ripresa dei lavori del Senato, essi saranno convocati con avviso a domicilio.

(Il Senatore, *Segretario*, Tabarrini fa l'appello nominale.)

Prego i signori Senatori a riprendere i loro posti per udire una comunicazione.

I signori Senatori Ruschi, Arese, D'Adda, Cosenz, Mezzacapo hanno presentato al banco della Presidenza, la seguente proposta da essi sottoscritta.

« Il Senato compreso dal più vivo cordoglio per la perdita dell'Illustre Collega il Generale Nino Bixio, prega il suo Presidente a volere inviare alla famiglia dell'estinto le espressioni della sua condoglianza. »

Debbo far presente al Senato che questa dolorosa perdita è nota a tutti i signori Senatori, che hanno sottoscritto questa proposta, come è nota pure a me, per semplice annunzio di giornali, ma non mi fu comunicata nè ufficialmente, nè per telegramma della famiglia, motivo per cui io non ne diedi notizia al Senato.

Ora faccio presente al Senato come, non siami perciò permesso di manifestare a nome di esso condoglianze per una sventura che io ancora spero non sia avvenuta.

MINISTRO DELL'ISTRUZIONE PUBBLICA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELL'ISTRUZIONE PUBBLICA. A me è noto che al Ministero degli Esteri giunse ieri un telegramma il quale annunciava semplicemente l'infausta notizia della morte del generale Nino Bixio. Non vi è particolare di sorta; soltanto contiene un invito di far sì che la notizia arrivi meno inaspettata e dura alla desolata famiglia.

Il Governo si è astenuto dal fare fino ad oggi comunicazioni di sorta, appunto per evitare che sulle ali del telegrafo corresse la notizia alla famiglia prima che si fossero potuti adoperare mezzi indiretti per preparare l'animo della vedova e dei figliuoli all'annunzio della gran perdita. Oggi però sento che qualche giornale ha già pubblicato la notizia; io quindi credo di interpretare il sentimento di tutti i miei colleghi, tanto presenti come assenti, invitando il Senato ad esprimere il suo dolore per la perdita di un uomo di così nobile carattere; di un uomo, il cui coraggio militare, era eguale al coraggio civile, così raro nei tempi nostri; egli ritraeva dell'uomo antico; lui sparito rimane un nobilissimo esempio per l'Italia.

Io quindi prego il Senato di esprimere questi sentimenti in onore della memoria del compianto Senatore Bixio, associandomi antici-

patamente a quegli che meglio di me saprà esprimerli con più nobili ed affettuose parole.

PRESIDENTE. La presidenza del Senato si associa alle parole testè dette dall'onorevole Ministro della Pubblica Istruzione. Aggiungerò solamente una parola, che il nostro illustre collega il Senatore Bixio era un vero tipo misto del Ligure e del Subalpino, coraggioso nel tempo delle battaglie, intraprendente in tutte le industrie commerciali.

Io farei perciò il debito mio, se il Senato lo vuole, inviando in suo nomè un indirizzo di condoglianza alla famiglia del Senatore Bixio.

Senatore AMARI, *prof.* Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore AMARI, *prof.* Io voglio sperare che questa sventura nazionale, perchè io considero come tale la morte di uno dei primi cittadini d'Italia, possa non confermarsi. Un annunzio telegrafico è sempre qualche cosa d'incerto, che può dar luogo a molti errori e lascia sempre una speranza; perciò io pregherei il Senato di accettare la deliberazione che è stata proposta, rimettendo all'onorevolissimo nostro Presidente la cura di tradurla in atto, quando venisse realmente confermata la dolorosa notizia.

PRESIDENTE. Se non vi è altra osservazione metto ai voti la proposta del Senatore Amari, perchè si deliberi in massima di inviare le condoglianze del Senato alla famiglia quando que-

sta triste notizia, che speriamo erronea, venisse confermata.

Chi l'approva, si alzi.

(Approvata.)

Ora si procederà allo spoglio dei voti.

Risultato della votazione:

Spesa straordinaria per l'impianto della scuola di applicazione per gli ingegneri in San Pietro in Vinculis.

Votanti . . . . . 77

Favorevoli . . . . . 51

Contrari . . . . . 26

(Il Senato approva.)

Legge sulla leva marittima.

Votanti . . . . . 78

Favorevoli . . . . . 77

Contrari . . . . . 1

(Il Senato approva.)

Stato di prima previsione sul bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici per l'anno 1874.

Votanti . . . . . 78

Favorevoli . . . . . 75

Contrari . . . . . 3

(Il Senato approva.)

La seduta è sciolta (ore 4 1/2).