

parrocchie, passando da un quartiere all'altro si vedono le vie diversamente tenute, perchè ciascuno ha il suo particolare sistema di amministrazione.

In Inghilterra ogni società fece le sue strade ferrate secondo il sistema proprio, altre larghissime ed altre più ristrette. Si riconobbe poi dopo qualche anno che si erano fatte spese enormi, senza avere un sistema coordinato e che il servizio cumulativo delle varie strade presentava molte difficoltà.

Ora vi prevale un sentimento diverso, ed il Governo inglese, il quale certamente è uno dei più illuminati, cerca di concentrare tutti questi elementi, non per dominarli, ma per dar loro un indirizzo unico per cui possano riannodarsi insieme.

Questo è il sistema che l'onorevole Valerio chiama burocratico, al quale io tengo certamente più di quel che sembra egli tenervi.

Quando l'onorevole Valerio parla di burocrazia, io io credo ch'egli confonde insieme due cose: la burocrazia propriamente detta e l'elemento tecnico che serve ad illuminare il Governo in tutte le questioni sottoposte alla sua decisione.

Sotto questo aspetto pertanto io credo di non poter essere accusato di illiberalismo. Se mi si accusa di essere uomo d'ordine, confesso anch'io di esserlo e dichiaro che vedrei con molto dispiacere che in un paese, dove tutto è per così dire da creare, le varie operazioni che si debbono fare non fossero dirette in un senso utile al paese e in un modo che possano l'una coll'altra concordarsi.

Noi abbiamo ancora molte strade a fare, ed io credo che sia stata una provvidenza che il Governo abbia imposto preventivamente alcune regole uniformi per tutte le strade ferrate.

Vi saranno molte strade provinciali e più ancora delle strade comunali consortili a costruirsi nelle provincie meridionali, ma certamente non bisogna lasciare che si intraprendano le opere senza guida alcuna, sicchè ogni comune ed ogni provincia sia obbligata o possa formarsi un sistema diverso.

Noi sappiamo tutti come vanno le cose: non bisogna nutrire illusioni. Certamente vi sono uomini molto distinti i quali colla loro iniziativa privata possono compire grandi cose, ma sappiamo altresì che le provincie hanno talvolta bisogno di una direzione, e più specialmente in quei paesi dove l'iniziativa particolare non è mai esistita.

Non bisogna dunque paragonare il nostro paese a tanti altri, i quali sono più avanzati nelle arti civili sotto questo rapporto: ed è necessario che un paese il quale per tanti anni è stato sotto il regime assoluto si abbia ancora nel Governo centrale chi possa indicare alle provincie ed ai comuni che vogliono intraprendere pubblici lavori quale sia il miglior sistema a seguirsi.

Ma c'è un limite nella cosa. Certamente il Governo non vorrà imporre in modo assoluto la sua volontà a quei comuni e a quelle provincie, ma dovrà vigilare ed impedire che spendano male il danaro che

destinano alle opere pubbliche. Ora, quando ho parlato di discentramento, ho parlato nel senso di trasportare sul luogo stesso dove sono questi interessi l'amministrazione che deve invigilarli. Togliendo, per esempio, al Ministero molte delle sue attribuzioni e trasportandole presso le provincie, egli è evidente che si potrà avere nei prefetti e nei Consigli provinciali giudizi molto più illuminati di quello che si possano formare lungi negli uffici del Ministero. È in questo senso che io intendo il discentramento.

In quanto poi alla burocrazia, come io accennava, bisogna distinguerla dal corpo tecnico. Io credo benissimo che l'onorevole Valerio tende indirettamente anche alla soppressione del corpo del genio civile.

Io non so se questa soppressione potrà farsi in un tempo più o meno remoto; ma io ritengo che attualmente una tale soppressione sarebbe una vera calamità per l'Italia, perchè se vi sono alcune parti, le quali possano già da se stesse dirigersi in questa parte dell'amministrazione pubblica, ve ne sono altre che hanno bisogno dell'indirizzo del Governo. Che questo indirizzo del Governo si limiti alle cose più sostanziali: che ei lasci alle provincie libertà d'azione la maggiore possibile, in questo sono d'accordo; ma intanto che il Governo abbia l'autorità sufficiente per mettere in correlazione tutti i lavori che si debbono fare nello Stato, in modo che non sianvi spese sprecate, ma che tutte divengano utili. È in questo senso che io intendo il discentramento, e non nella rovina d'istituzioni, le quali fino adesso hanno recato vantaggio, per entrare in un sistema che io veggio in altri paesi pressochè abbandonato.

L'onorevole Valerio, parlando del corpo dei ponti e strade francese, gli attribuiva quasi la rovina della Francia. Ma, signori, vediamo ciò che esiste in Francia. La Francia ha attualmente 35,800 chilometri di strade imperiali, 46,000 chilometri di strade dipartimentali, e 557,000 chilometri di strade comunali e vicinali, le quali ultime sono dovute in gran parte a quella legge del 1836 che l'onorevole deputato Valerio poco fa criticava così acerbamente. Dunque questa legge e l'istituzione del corpo dei ponti e strade non sono così cattive, avendo prodotto quest'immenso risultato. Ora, paragoniamo lo stato della Francia al nostro attuale.

Non ho potuto avere la lunghezza delle strade comunali in ogni parte dell'Italia, ma ho la lunghezza delle strade provinciali e nazionali. La lunghezza totale di queste è di circa 14,000 chilometri in tutta l'Italia.

Bisogna dire che vi sono alcune provincie, specialmente le lombarde, le quali sono ampiamente provviste tanto delle une come delle altre, contandosi quasi 25 mila chilometri di strade comunali nella sola Lombardia. Ma se noi andiamo nelle provincie meridionali, il paragone, bisogna dirlo, è assai tristo. Troviamo, per esempio, nelle provincie meridionali dell'ex-reamo di Napoli 2575 chilometri di strade nazionali, 2818 chilometri di strade provinciali, 1252 chilometri di strade comunali: in totale 6645 chilometri di strade. Nella