

vincerete che la questione che si agita, ove sia considerata sotto l'aspetto politico, assume una capitale importanza.

Quelli che condannano l'intromettenza governativa, ed io fra essi, invocano l'esempio dell'Inghilterra, la quale è certamente grande maestra di libertà pratica.

Ma a questo riguardo l'onorevole presidente del Consiglio ci diceva che l'Inghilterra comincia a deviare dal suo sistema di astensione, e citava l'esempio delle navi della marina militare, cui fa direttamente il Governo.

Io dirò che tal cosa non deve recare meraviglia, in quanto che le navi sono oggetti di cui il Governo ha bisogno come ente morale, appunto come ha bisogno di palazzi per le amministrazioni, per la magistratura, di carceri per i prigionieri, di cannoni, di fucili, di altre armi per adempiere al suo dovere di difendere la nazione. Ma il Governo inglese si astiene in generale da ogni intervento quando trattasi di opere utili, non al Governo, ma a coloro che se ne servono e che in realtà non sono pubbliche se non perchè il pubblico vi è ammesso, e la spesa deve essere rimborsata ai costruttori da coloro che se ne servono.

L'Inghilterra poi in sostanza non ha un corpo del Genio civile stipendiato dal Governo. Vede dunque l'onorevole Menabrea che l'Inghilterra, da lui invocata, fa piuttosto contro che in favore di lui.

Io non faccio proposte; dico solo che queste questioni meritano di essere maturamente studiate.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole Cavalletto.

CAVALLETTO. Discorrendo del bilancio, io credo che sia molto inopportuno mettere continuamente in questione le leggi che regolano il bilancio stesso.

Qui non si tratta della riforma delle leggi, ma si tratta soltanto di vedere se le spese che noi facciamo sono conformi alle leggi che reggono le pubbliche amministrazioni. Si fanno continuamente digressioni, si mette tutto in questione, ed in fine dei conti si infirma l'autorità delle leggi, si propongono rimestamenti e riduzioni nel personale degli impiegati che devono attendere alla esecuzione delle leggi, e si rende quindi minore lo zelo degli impiegati e la loro diligenza nel pubblico servizio, chè vedono continuamente compromessa la loro esistenza.

Quanto alla questione che ha suscitato l'onorevole Asproni, il quale vorrebbe soppresso il Genio civile, io gli faccio osservare che questa sua idea, sebbene sia stata attuata in Inghilterra, dove però si ricredono adesso dell'opportunità di questo sistema, questa sua idea, se si volesse applicare all'Italia, sarebbe un vero regresso.

Io credo che meglio convenga perfezionare l'ordinamento del servizio del Genio civile e non mai distruggerlo. Se si pensasse a distruggerlo, si farebbe un vero regresso; si pregiudicherebbe tutto il servizio dei lavori stradali, idraulici e marittimi. Noi dobbiamo ricordare le molte opere che furono fatte

a merito del Genio civile; ed è certo che, senza un coordinamento direttivo e amministrativo dei lavori pubblici, difficilmente tante grandi opere idrauliche stradali, marittime si sarebbero fatte. L'onorevole Asproni desidererebbe che il Genio civile venisse soppresso; ma io gli faccio osservare che, se la Sardegna avrà fra non molto un sistema completo di strade, lo deve all'iniziativa di chi fu per molto tempo a capo del Ministero dei lavori pubblici; lo deve all'iniziativa del Paleocapa, il quale si preoccupava di un ordinamento di strade che provvedesse al progresso ed allo sviluppo di quell'isola; se i lavori ideati e iniziati dal Paleocapa fossero stati alacrememente continuati, cioè se i fondi fossero stati dati nella misura che egli desiderava, adesso la Sardegna avrebbe una rete di strade nazionali e provinciali completa e sarebbe in condizioni economiche assai migliori.

La Sardegna avrebbe anche bisogno di studi diligenti e bene coordinati per migliorare le condizioni idrauliche del suo territorio, per essere liberata dalla peste della malaria, e ciò potrà conseguire per gli studi e per l'opera del Genio civile.

Togliete il servizio ordinato, ben diretto e coordinato del Genio civile, e quali conseguenze ne avrete? Studi parziali, studi incompleti, opere o ritardate o non soddisfacenti od inopportune. Io credo che questa questione sia, non solo fuori di luogo, ma mostri in certuni che la suscitano un indirizzo assolutamente fallace.

Per darvi un esempio della fallacia del sistema che si vorrebbe proporre, citerò poche provincie, provincie che furono adesso annesse al regno. Colà vigeva il sistema di servirsi d'ingegneri civili per le opere stradali di spettanza dei comuni. I comuni potevano scegliere ora l'uno ora l'altro ingegnere civile per la costruzione e manutenzione delle strade. L'azione di questi ingegneri non era diretta da alcuno. Che strade si avevano allora? Strade pessime. Le provincie a riparare a tale sconcio hanno adottato il sistema di riunire in riparti stradali gruppi di strade comunali, di affidarli ad ingegneri fissi e speciali, e di sottoporre questi all'azione e sorveglianza direttiva di ingegneri ispettori provinciali; e così per ogni provincia si venne a formare un corpo, direi, d'ingegneri comunali e provinciali, cioè d'ingegneri impiegati e stabilmente stipendiati.

Che cosa si è ottenuto? Che le migliori strade d'Italia sono quelle costruite dove vige ora questo sistema, sono quelle costruite nei luoghi ove si è abbandonato il sistema di scegliere gli ingegneri civili avventizi.

Questo dimostra che, quando i servizi son ben diretti, ben coordinati, danno più utilità che non i servizi slegati e non ordinati.

Quanto poi all'economia, è ben strana l'idea che si possa aver economia nel chiamare, pel servizio dei lavori pubblici, ingegneri civili, cioè ingegneri che non