



## Informazioni su questo libro

Si tratta della copia digitale di un libro che per generazioni è stato conservata negli scaffali di una biblioteca prima di essere digitalizzato da Google nell'ambito del progetto volto a rendere disponibili online i libri di tutto il mondo.

Ha sopravvissuto abbastanza per non essere più protetto dai diritti di copyright e diventare di pubblico dominio. Un libro di pubblico dominio è un libro che non è mai stato protetto dal copyright o i cui termini legali di copyright sono scaduti. La classificazione di un libro come di pubblico dominio può variare da paese a paese. I libri di pubblico dominio sono l'anello di congiunzione con il passato, rappresentano un patrimonio storico, culturale e di conoscenza spesso difficile da scoprire.

Commenti, note e altre annotazioni a margine presenti nel volume originale compariranno in questo file, come testimonianza del lungo viaggio percorso dal libro, dall'editore originale alla biblioteca, per giungere fino a te.

## Linee guide per l'utilizzo

Google è orgoglioso di essere il partner delle biblioteche per digitalizzare i materiali di pubblico dominio e renderli universalmente disponibili. I libri di pubblico dominio appartengono al pubblico e noi ne siamo solamente i custodi. Tuttavia questo lavoro è oneroso, pertanto, per poter continuare ad offrire questo servizio abbiamo preso alcune iniziative per impedire l'utilizzo illecito da parte di soggetti commerciali, compresa l'imposizione di restrizioni sull'invio di query automatizzate.

Inoltre ti chiediamo di:

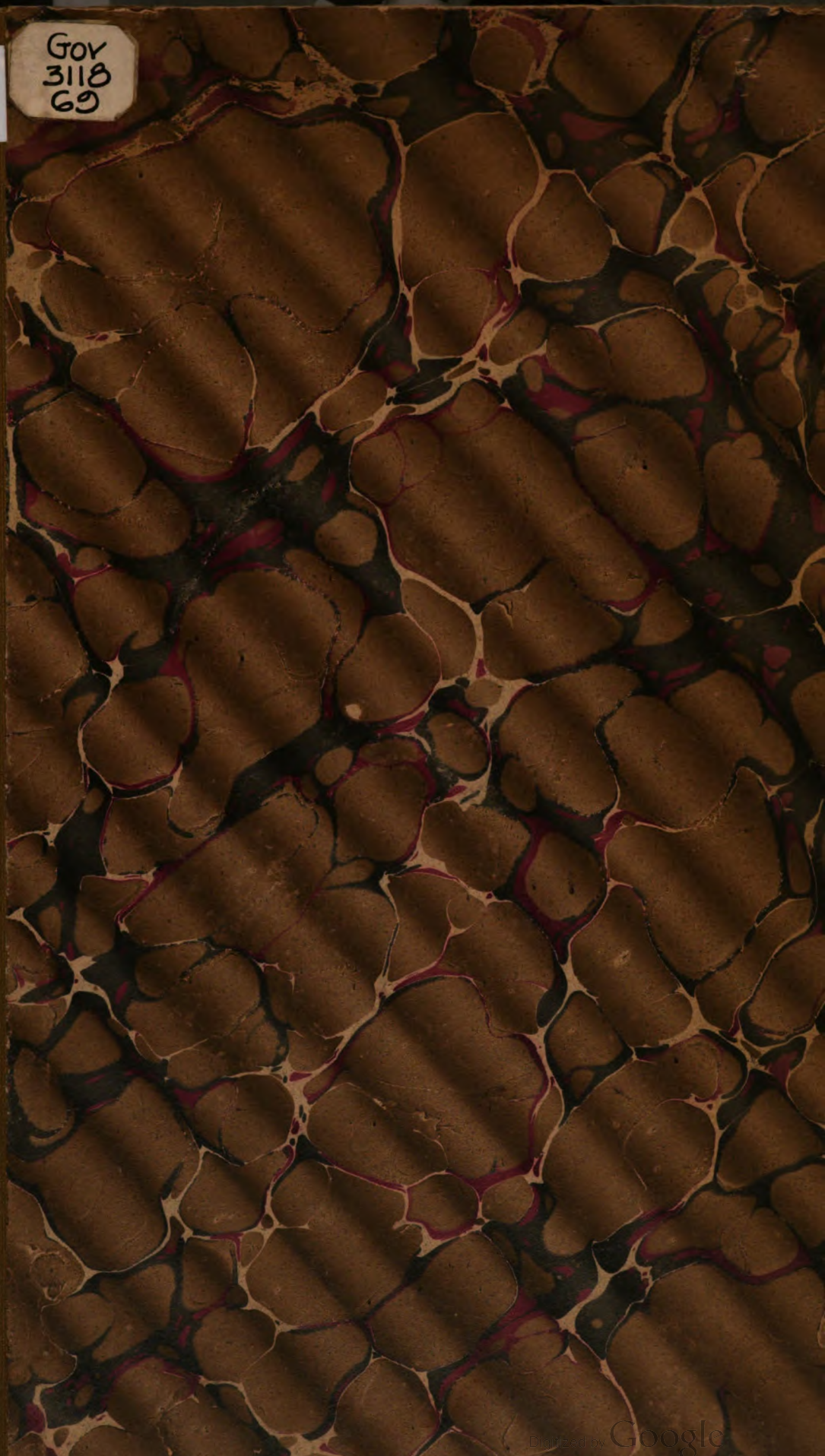
- + *Non fare un uso commerciale di questi file* Abbiamo concepito Google Ricerca Libri per l'uso da parte dei singoli utenti privati e ti chiediamo di utilizzare questi file per uso personale e non a fini commerciali.
- + *Non inviare query automatizzate* Non inviare a Google query automatizzate di alcun tipo. Se stai effettuando delle ricerche nel campo della traduzione automatica, del riconoscimento ottico dei caratteri (OCR) o in altri campi dove necessiti di utilizzare grandi quantità di testo, ti invitiamo a contattarci. Incoraggiamo l'uso dei materiali di pubblico dominio per questi scopi e potremmo esserti di aiuto.
- + *Conserva la filigrana* La "filigrana" (watermark) di Google che compare in ciascun file è essenziale per informare gli utenti su questo progetto e aiutarli a trovare materiali aggiuntivi tramite Google Ricerca Libri. Non rimuoverla.
- + *Fanne un uso legale* Indipendentemente dall'utilizzo che ne farai, ricordati che è tua responsabilità accertarti di farne un uso legale. Non dare per scontato che, poiché un libro è di pubblico dominio per gli utenti degli Stati Uniti, sia di pubblico dominio anche per gli utenti di altri paesi. I criteri che stabiliscono se un libro è protetto da copyright variano da Paese a Paese e non possiamo offrire indicazioni se un determinato uso del libro è consentito. Non dare per scontato che poiché un libro compare in Google Ricerca Libri ciò significhi che può essere utilizzato in qualsiasi modo e in qualsiasi Paese del mondo. Le sanzioni per le violazioni del copyright possono essere molto severe.

## Informazioni su Google Ricerca Libri

La missione di Google è organizzare le informazioni a livello mondiale e renderle universalmente accessibili e fruibili. Google Ricerca Libri aiuta i lettori a scoprire i libri di tutto il mondo e consente ad autori ed editori di raggiungere un pubblico più ampio. Puoi effettuare una ricerca sul Web nell'intero testo di questo libro da <http://books.google.com>


WIDENER  
HN DKJI 0

GOV  
3118  
69





Gov 3118.69  
\*



ITALIAN HISTORY  
OF THE  
RISORGIMENTO PERIOD  
THE COLLECTION OF  
H. NELSON GAY  
A.M. 1896

---

BOUGHT FROM THE BEQUEST OF  
ARCHIBALD CARY COOLIDGE  
A.B. 1887  
MDCCCXXXI







*Dr. Cini*

*Italy 1868-69*

UNIVERSITY  
LIBRARY

DEL MIGLIOR MODO DI ORDINARE

**L'AMMINISTRAZIONE DE' LAVORI PUBBLICI**

ED

IL R. CORPO DEL GENIO CIVILE

NEL REGNO D'ITALIA

---



DEL MIGLIOR MODO DI ORDINARE  
**L' AMMINISTRAZIONE DE' LAVORI PUBBLICI**

ED

IL R. CORPO DEL GENIO CIVILE  
NEL REGNO D'ITALIA

**CONSIDERAZIONI**

DETTATE NELL' ANNO 1862 , E CORREDATE DI NOTE  
E RICAPITOLAZIONI AGGIUNTE NEL 1869

DA

**ANTONIO MAIURI**



NAPOLI  
1869



Gov 3118.69  
~~Eng 458.69~~  
✓ \*

Harvard College Library  
H. Nelson Gray  
Risorgimento Collection  
Coolidge Fund  
1931

## INTRODUZIONE

---

Cessate nell'aprile dell'anno 1861 le dittature e le luogotenenze ne' diversi Stati italiani, e la somma delle cose pubbliche venuta nel potere centrale del nuovo regno d'Italia, i ministri di quel tempo si diedero a riformare ed unificare, come Dio volle, le leggi, ond'erano retti quelli antichi Stati. Quanto all'Amministrazione de' Lavori pubblici, questa dal cadere del 1860 fino al 1862 si veniva a poco a poco informando agli ordinamenti del nuovo reggimento politico, senza scosse e senza mutare di colpo le regole preesistenti. Ma nell'ottobre del detto anno 1862 si volle troncare ogni indugio, e procedere sollecitamente ad unificare radicalmente questa branca dell'Amministrazione del novello regno. E però fu nominata una Commissione per raccogliere le migliori regole delle varie parti d'Italia sulla materia delle opere pubbli-

che, e farne un disegno di legge unica per l'intero regno. E noi, nella nostra qualità d'ispettore del Genio civile, invitati a far parte di tale Commissione, dettammo una nostra relazione intorno a' principi da servire a' fondamento della novella legge; con l'intendimento di condurre ad unità le svariate norme regolatrici de' Lavori pubblici nelle diverse contrade italiane, ed insieme conservare le tradizioni del tempo passato: le quali non erano tradizioni di barbare generazioni, ma sì degli odierni civili popoli italiani. E non sia chi creda, che ci prese vaghezza di metterci a quest'opera per affibbiarci la giornea di legislatori: e' fu per buone ragioni, che si leggono nel primo capitolo del nostro lavoro, e fu ancora per veder modo di evitare quel turbine di danni, che come presagivamo, ha poi sconvolto uomini e cose.

Frattanto per il continuo mutamento di ministri, vera piaga de' governi costituzionali, quella Commissione si dileguò al mutarsi del ministro che la istituiva: il nostro povero lavoro o non fu letto o fu dimenticato, nè più si parlò di legge novella sulle opere pubbliche. Invece venne applicata a tutta Italia la legge del 1859, fatta quando fu congiunta al Piemonte la sola Lombardia: le Direzioni generali de' Lavori pubblici di Palermo di Napoli di Firenze vennero soppresse, e gl'ingegneri del Genio civile iscritti in un registro, o ruolo, unico, ebbero ad esercitare di necessità il loro ufficio con le regole e le forme delle



contrade subalpine. Nel 1865 poi sursero nuove leggi per *l'unificazione amministrativa*, ed una buona porzione degl'ingegneri furono con belle parole messi fuori del Corpo del Genio civile e lanciati a servire nelle province. Da quel tempo in qua si avvicendarono tre o quattro ordinamenti di questo Corpo, tutti temporanei; ed ora, che scriviamo, non vi ha un ordinamento definitivo.

Tante repentine e sostanziali innovazioni produssero una iliade di mali alle opere, allo Stato, alle province, e specialmente agl'ingegneri. E siccome l'alta amministrazione de' Lavori pubblici è stata sempre concentrata nel Ministero, e retta da ministri e segretari generali dell'Italia settentrionale, conoscitori solamente degl'ingegneri e de' bisogni di quelle contrade, e solleciti del bene dei lor luoghi nativi; così natural cosa era, che ne' più rilevanti uffici e nelle promozioni prevalessero i settentrionali ai meridionali, e che i tesori dello Stato si profondessero ad arricchire di opere quelle province, che più ne avevano. Di qui i lamenti per favori largiti senza misura a taluni ingegneri, e per i costoro rapidi voli a danno degli altri; i lamenti di tanti egregi ingegneri, quali messi da parte, quali obbligati a ritirarsi da' propri uffici, quali impoveriti per frequenti e lontani trasferimenti, e quali (e sono i più) sottoposti al duro imperio dei Consigli e delle Deputazioni provinciali. Di qui i lamenti per la mancanza di strade ed al-

tre opere nazionali, promesse a queste province meridionali e non mai cominciate, per le trascurate cure del mantenimento delle antiche strade, ridotte quasi intrafficabili, e per parecchie strade ed opere provinciali sbagliate o interrotte. Ma noi non vogliamo, nè la nostra dignità consente, prolungare la flebile elegia di tante sciàgure patite a torto, e sempre nel sacro nome d' Italia e della sua unità. Queste, ed altre assai, sono doglianze che stanno in bocca a tutti, e si leggono anche ne' diari i più temperati; nè si limitano alla sola branca de' Lavori pubblici, ma sì all'intera Amministrazione pubblica. Tutti censurano la crescente farragine di lunghi ed oscuri regolamenti, il lusso delle carte, lo sterminato numero degl' impiegati, le lentezze di un' Amministrazione accentrata, impigliata, spesosa, vera rovina della fortuna pubblica. E vi ha pur di quei loici troppo sottili, i quali motteggiando sulle forme e sullo stile, e fin sulle parole degli atti e delle lettere ufficiali, dicono che al suono delle frasi inintelligibili e de' solecismi inchina vergognosa la fronte *la gran Maestra e del parlar regina*.

Or dopo lunghi anni di universali clamori, e' pare che i ministri e gli altri corifei dello Stato vogliano rivolgere l' animo a più virili propositi, e mettersi all' opera di restaurare le svariate parti dell' Amministrazione pubblica, o per tarda carità di patria, o di certo per la necessità di scansare più gravi disastri.

Perciò che riguarda i Lavori pubblici, sappiamo, essersi, è già qualche anno, approvata una rete di strade nazionali, specialmente nel Sannio, nella Lucania e nelle Calabrie, e progredire con maggiore alacrità i lavori de' porti di Napoli, di Brindisi e di Messina, e quelli di alcune strade ferrate. Sappiamo che una Commissione preseduta dall' illustre Conte Menabrea confermò nel Genio civile le opere marittime, a condurre le quali si era giunto fino a giudicare inesperto o estraneo questo Corpo, che pur molte ne ha lodevolmente condotte, e che è preposto alle opere pubbliche, di che son tanta parte quelle de' porti e de' fari. Ancora conosciamo: essersi stabilita una Commissione di revisione per la disamina dei prezzi e delle calcolazioni, a simiglianza di quella che stava nella Direzione generale de' ponti e strade di Napoli: essersi interrogati i prefetti sulle condizioni degl' ingegneri e delle opere provinciali, e quasi tutti aver trovato conveniente di restituire agli uffici del Genio civile la direzione di quelle opere, il che menerebbe a reintegrare gl' ingegneri provinciali al Corpo cui appartenevano, e dal quale furono ingiustamente messi fuori: essersi nelle recenti promozioni compresi parecchi ingegneri delle province meridionali; e, quel che più monta, essersi prescritto: che quindi innanzi nissuno potrà venir nominato ad ingegnere del Genio civile, che non sia stato ammaestrato



nelle Scuole di applicazione del regno, e non abbia dato un esame speciale d' idoneità.

A rischiarare intanto gli storti giudizi intorno al Genio civile, ed a riordinare questo Corpo, che tanti servigi ha renduti alle province italiane, e dal quale tanta luce sfolgorò ad illustrare la scienza e l' arte dell' ingegnere, sono venuti fuori a questi di parecchie scritture; e noi abbiamo letto con piacer sommo quelle del ch. ispettore Possenti, deputato al Parlamento, e degl'ingegneri Cornaglia e Salvati. La quale lettura ci ha fatto ricordare quel nostro lavoro, innanzi mentovato, che sul medesimo subietto dettammo fin dal 1862: lo abbiamo voluto rileggere e ponderare, e ci siamo più sempre confermati nella sentenza, che i principi più acconci a riordinare l'Amministrazione dei Lavori pubblici, ed il Corpo del Genio civile in Italia sieno quelli esposti nella citata nostra scrittura; e però ci siamo deliberati di metterla a stampa, tutta di getto, e qual si trovava affrettamente composta ed ordinata. Se non che, dopo gli sconvolgimenti e le innovazioni di sette anni, abbiamo dovuto ora corredarla di alcune *note*, per ricondurre le condizioni del 1862 alle presenti condizioni dell'Amministrazione delle opere pubbliche. E per comodo di coloro, a' quali non basta il tempo di leggere a disteso questo nostro lavoro, ci abbiamo aggiunto alquante *ricapitolazioni*, che per sommi capi manifestano la sostanza delle nostre proposizioni in-

torno ad una radicale, ed insieme pratica riforma del maestrato de' Lavori pubblici, e del Corpo del Genio civile.

Venuti in sul declinare della vita, noi non punge lusinga di lode nè di favore, ed abborrenti da ire e da adulazioni, abbiamo dettato le seguenti pagine così alla buona, e senza spender tempo a forbirne lo stile; mirando al solo scopo di far opera, che torni a bene di quel Corpo, all'ombra del quale siamo stati educati, ed a pro del quale fino da' verdi anni consacrammo sempre quel tanto, che consentiva la scarsità de' nostri studi e dell'ingegno.

Addi 10 dicembre 1869





**DEL MIGLIOR MODO DI ORDINARE  
L' AMMINISTRAZIONE DE' LAVORI PUBBLICI**

**ED**

**IL R. CORPO DEL GENIO CIVILE**

**CONSIDERAZIONI DETTATE NELL' ANNO 1862**

---



---

## CAPITOLO I.

### ORIGINE ED INTENDIMENTO DI QUESTO LAVORO

Un egregio uomo che sino dal 1861 reggeva il Ministero de' Lavori pubblici, con sua lettera circolare del dì 7 febbraio 1862, indiritta agl' ingegneri capi del Genio civile, preposti al servizio generale delle province, manifestava l'intendimento di applicare allo intero regno italico leggi e discipline uniformi nell' Amministrazione delle Opere pubbliche. Faceva egli notare, come la legge del 20 novembre 1859 non era integralmente in vigore per il ramo de' Lavori pubblici in tutte le nuove province, nè potevasi stendere così, come era, alle medesime, sì perchè aveva molte lacune, che non si erano potute riempire per i sopraggiunti avvenimenti politici, e sì ancora perchè fondavasi su una classificazione di strade che non era più in armonia col nuovo ordinamento provinciale.

Onde per ciò che riguardava il servizio ordinario delle opere pubbliche nelle province, quello statista prescriveva agl' ingegneri capi di proporre innanzi tutto un' accurata classificazione di strade, nelle rispettive province, distinguendo le nazionali e le provinciali, a fine



di poter coordinare il *servizio tecnico* provinciale, in un con la ripartizione delle dette strade, e di poter separare l'amministrazione delle strade nazionali, propria dello Stato, e quella delle strade provinciali, la quale, per effetto di una prossima futura legge sull'Amministrazione civile, doveva andare attribuita alle province. Ingiungeva pure agl'ingegneri di far loro osservazioni, e dar loro pareri su' diversi articoli della citata legge del 1859, specialmente sull'ordinamento del servizio del Genio civile, e di proporre quelle norme e quelle disposizioni tratte dalle legislazioni parziali degli antichi Stati, le quali fossero di vera utilità pratica, ed insieme emendassero i difetti di regole e statuti preesistenti, e rispondessero ai bisogni delle rispettive province, la cognizione de' quali doveva esser nota agl'ingegneri medesimi.

Queste proposte e questi pareri, consegnati in separate relazioni ed in carte corografiche di piccola scala, egli statuiva, si trasmettesero, singolarmente dagl'ingegneri delle province toscane napolitane e siciliane alle rispettive Direzioni generali, per un esame delle sezioni del Consiglio superiore de' Lavori pubblici, istituite presso le Direzioni medesime.

Con questi lavori, e co' pareri delle dette sezioni del Consiglio dei Lavori pubblici, scopo di quel ministro era di proporre a mano a mano al parlamento novelle leggi, ordinate per forma da comporre una legislazione sulle opere pubbliche, rispondente possibilmente ai bisogni ed agli usi delle varie parti del regno.

Gl'ingegneri capi alla lor volta adempirono a queste ministeriali prescrizioni. Ma al Ministero de' Lavori pubblici fu assunto un nuovo ministro, ed ecco il Ministero richiese i detti lavori degl'ingegneri capi; e la sezione di Napoli del Consiglio superiore de' Lavori pubblici non potette perciò prenderli ad esaminare, ed avvisare sui lavori stessi.

Con decreto reale intanto del dì 5 di ottobre 1862 fu nominata una Commissione di quindici membri, compreso il presidente, barone Sappa presidente di sezione del Consiglio di Stato e senatore del

regno, per esaminare la legislazione vigente in materia di opere pubbliche, ed elaborare alcuni progetti di legge.

Di poi con lettera a stampa del 5 novembre, indiritta al presidente della Commissione, quel ministro rammentando ciò che avea prescritto il suo antecessore per questo novello ordinamento, e come il lavoro degl'ingegneri capi doveva andar sottoposto alle sezioni del Consiglio superiore de' Lavori pubblici, e come non potendosi più oltre differire lo studio di un progetto di legge, si fa a manifestare il suo modo di vedere su taluni principi, intorno ai quali egli invita la Commissione di volere preliminarmente discutere.

Primamente e' desidera: « che il disegno di legge sulle opere pubbliche, sia dominato dal concetto di *scentralizzare l'azione governativa* e che sia diretto ad ottenere, che la maggiore quantità possibile di affari si maturi e si definisca nelle province, accrescendo l'ingerenza e la responsabilità sia degl'ingegneri capi che dei prefetti ».

Secondamente dice, che stabilite per tutta Italia le strade provinciali, queste *nell'opinione universale* si considerano come una parte di quelle ingerenze che meglio possono riservarsi alle rappresentanze provinciali.

« È questa una *questione* (aggiunge il ministro) che può esser molto disputata, ma che bisogna preliminarmente risolvere, poichè da essa dipende tutta l'economia di quella parte della legge, che si riferisce alle strade, ed anche in parte la organizzazione del Corpo degl'ingegneri dello Stato ».

Continua ad indicare alla Commissione, di precisare le ingerenze e l'ufficio del Genio civile per le opere passate nella giurisdizione del Ministero del Commercio; dacchè gl'ingegneri del detto Corpo non possono dipendere da due dicasteri. E dopo altre avvertenze sulle materie delle acque, de' lavori marittimi, delle strade ferrate, dell'ordinamento del Genio civile, gli stipendi del qual Corpo egli stima assolutamente insufficienti per alcuni gradi, conclude col dire, come così fatte osservazioni egli ha manifestate, perchè fossero note alla

Commissione, e non già tenute in conto di norme e di principi, e come suo divisamento è, che la Commissione discuta con pienissima libertà, per mirare all'opera *di raccogliere quanto vi ha di più sapiente ordinato nelle discipline, che regolano le opere pubbliche nelle varie parti d'Italia, e nelle più colte nazioni di Europa, e di farne un disegno di legge che possa essere applicato all'intero Stato.*

De' quindici membri della nominata Commissione, due soli si appartengono al Genio civile delle province napoletane, nissuno a quello delle siciliane: onde l'Italia meridionale è rappresentata da due soli uomini tecnici. Di questi due, l'onorando cav. Giura, ex ministro ed ex direttore generale de' ponti e strade nelle province napoletane, ora in ritiro, declinò da questo carico per la sua inoltrata età; e noi, nella nostra qualità d'ispettore del Genio civile, esponemmo al Ministero, come la nostra debole persona non consentiva di farci dimorare nel verno a Torino, ed intervenire nella Commissione; il che avremmo fatto nella vegnente primavera; esponemmo pure che l'Italia meridionale, a nostro modo di vedere, avrebbe dovuto venir rappresentata nella Commissione da un numero maggiore di membri, ciascuno de' quali avrebbe avuto mestieri di studiare ne' regolamenti degli altri antichi Stati, raccogliere le proprie idee e poi condursi ad intervenire nella Commissione: frattanto offerimmo di dettare da Napoli una relazione su tale materia, e di sottoporla alla disamina di questa sezione del Consiglio superiore de' Lavori pubblici; affinchè emendata dal Consiglio, la detta relazione avesse manifestato le idee non del solo relatore, ma dell'intero consesso; e si fosse trasmessa per aversi presente dalla Commissione. Alla quale nostra offerta il Ministero fece benigno viso; ed a noi corre ora l'obbligo di metterci alla difficile impresa.

Innanzitutto dobbiamo premettere, che lo stabilire sopra solide basi ed uniformi una legislazione delle opere pubbliche, la quale ad un tempo conservi le regole più lodate, ed in uso negli antichi Stati, è opera da mettere sgomento negli uomini i più versati in questa materia, e dimanda lungo tempo, serenità di mente e cognizioni pro-

fonde delle leggi e delle usanze, in fatto di lavori pubblici, sì presso di altri paesi d' Italia, e sì presso delle più colte nazioni. Ma siccome il Ministero voleva troncare gl'indugi, e già una Commissione, imprendeva su questo grave argomento le sue disquisizioni, così non abbiamo altro potuto, che abbozzare in fretta questa relazione (1).

Giova intanto venirne esponendo il concetto, e dichiarare che raffrontando le idee della lettera circolare del precedente ministro a quelle dell' altra lettera del ministro presente, citate di sopra, vi si scorge in più punti una notevole differenza. Entrambi annunziano di voler diffusa, o, come dicono, *discentrata* l' azione governativa: ma il primo non move dubbio su quest' azione da esercitarsi dal Ministero e dalle Direzioni generali de' Lavori pubblici, da lui ampliate per lustro e per attributi; il secondo invece mette innanzi, di potersi forse la detta azione dilatare nelle prefetture delle province. Più, il primo assume che *l' amministrazione* delle strade provinciali si abbia a lasciare alle province, e la *direzione* agli *uffici tecnici* del Genio civile; mentre il secondo porta opinione, come queste strade sieno una parte delle ingerenze da riservare alle rappresentanze provinciali. L' uno non mostra punto di titubazione di animo sulle Direzioni generali, alle quali concesse già una porzione degli attributi del Ministero, e nel voler separata l' amministrazione delle opere provinciali dalla direzione delle medesime, che riconosce propria del Genio civile; con ciò mira a voler discentrata l' alta Amministrazione, a tener separata la giurisdizione sulle spese dello Stato e su quelle delle province, ed a conservare la direzione di tutte quante le opere nel Genio civile. L' altro, per contrario, nell' atto che vorrebbe diffondere la minuta azione governativa e gli attributi secondari, sulle opere pubbliche, nelle prefetture delle province, viene ad estinguere la vita delle Direzioni generali per mancanza di alimento, ed a concentrarla tutta nel Ministero; mirerebbe poi a lasciare in generale l' ingerenza delle opere provinciali a' rappresentanti delle province, sulle quali opere {rivoca in dubbio la direzione degl' ingegneri del Genio civile: in tutto questo per verità il ministro presente non in-



dica un suo fermo desiderio ; anzi allega, che ciò può essere molto disputato ; ed invita la Commissione a risolvere preliminarmente tali quistioni.

Per le quali ragioni scorgendo come i due mentovati statisti, riconoscendo entrambi la convenienza di una riforma della legislazione delle opere pubbliche, la necessità che la medesima poggiasse su basi uniformi, conservasse il meglio delle leggi degli antichi Stati italiani, e s'informasse alle più sane regole, che vantano le culte nazioni, non sono poi concordi nel fermarne i principi ; noi cominceremo più da alto, e ci faremo ad investigare i principi fondamentali del desiderato ordinamento novello. E però in una serie di considerazioni ci studieremo di rischiarare possibilmente le tenebre, e dileguare le dubbiezze, di che sono a questi di circondati i principi regolatori della materia delle opere pubbliche.

Nel seguente 2.º capitolo adunque esporremo come sono amministrate e condotte le opere pubbliche nelle diverse parti d'Italia, per desumere quali opere sono soggette al Ministero de' Lavori pubblici, e quali ad altri Ministeri ; e per mostrare come non sieno al presente nè uniformi nè certi gli attributi del Ministero de' Lavori pubblici, e del Corpo del Genio civile sulle varie categorie di tali opere, e come il Ministero stesso ondeggi su' metodi di amministrare e condurre i Lavori pubblici ; e convenga perciò stabilire sopra fermi principi così fatti metodi, affinchè quelli attributi riescano uniformi.

Nel 3.º capitolo prenderemo a ragionare delle Direzioni generali de' Lavori pubblici, e ne mostreremo la necessità e la utilità, come di quelle, che soprantendono all'amministrazione locale delle diverse parti d'Italia, e, sottoposte al Ministero de' Lavori pubblici, ne costituiscono una delegazione, e ne fanno sentire immediata l'efficacia fin negli angoli più rimoti del regno, e manifesteremo come con le Direzioni si raggiunge lo scopo di veder veramente discentrata l'alta amministrazione, e diffusa l'azione governativa con quella sobrietà ed in quei limiti, che dimandano le presenti condizioni d'Italia.

Nel 4.º capitolo ragioneremo delle strade ed altre opere pubbli-

che provinciali ; mostrando come la proposta e l'amministrazione delle medesime sia propria de' rappresentanti delle province, e come per la specialità e la generale utilità delle opere stesse la direzione tecnica debba stare nel Genio civile.

Nel 5.º capitolo poi, trattando dell'amministrazione e della direzione delle opere pubbliche comunali, limiteremo l'ingerenza del Genio civile alla disamina de' soli progetti di strade comunali esterne e di regime delle acque ; mentre la direzione di queste e di tutte le altre opere comunali opiniamo, avere a lasciarsi ad ingegneri liberamente scelti da' comuni.

Nel 6.º capitolo toccheremo dell'amministrazione e della direzione delle opere di bonificazione e del reggimento di fiumi, torrenti e canali ; e mostreremo come le opere medesime, essendo una parte integrante delle altre opere pubbliche e formanti con queste un insieme , abbiano a restituirsi nella dipendenza del Ministero de' Lavori pubblici , dal quale dipende pure il Genio civile preposto a condurle.

Nel 7.º capitolo parleremo de' porti, spiagge e fari e delle strade ferrate, e mostreremo come sieno insufficienti per le molte opere marittime, occorrenti lungo tutt'i lidi del regno d'Italia, i pochi uffici tecnici già designati , e come oltre al crescerne il numero sia mestieri di direzioni speciali. Accenneremo pure, che a queste opere di porti e di strade ferrate sieno da delegare speciali ingegneri del Genio civile , e che per l'esame economico ed amministrativo delle opere medesime si debbano istituire Commissioni miste presso delle diverse Direzioni generali.

Nell' 8.º capitolo ragionando degli edifizii pubblici e de' monumenti d' arte , ristriangeremo l'ingerenza del Ministero de' Lavori pubblici e del Genio civile a poche categorie de' medesimi , più speciali del Corpo stesso ; e lasceremo la direzione di tutti gli altri ad architetti liberamente scelti da altri Ministeri e da' municipi.

Nel capitolo 9.º diremo poco de' telegrafi e delle miniere , come di cose non attenenti al Genio civile.

Rintracciati a questo modo i principi per chiarire gli attributi del Ministero de' Lavori pubblici, delle Direzioni generali, de' rappresentanti delle province e del Genio civile sulle opere pubbliche, nel capitolo 10.° accenneremo alla necessità di diffinire per legge questi attributi del Ministero e delle Direzioni generali, a fine di renderne chiara e spedita l'azione, e di non lasciar nulla d'incerto e che senta di arbitrio.

Nel capitolo 11.° tratteremo alquanto più a disteso dell'ordinamento del Corpo R. del Genio civile.

Nel capitolo 12.° diremo poi, come dalle esposte considerazioni verrà fatto di determinare le norme principali risguardanti gli attributi, le relazioni, la giurisdizione, e l'esercizio del Ministero de' Lavori pubblici, delle Direzioni generali e del Corpo del Genio civile; per ciò che tiene a' lavori pubblici; del che offriremo un'enumerazione possibilmente ordinata, da servire come di ossatura a' diversi titoli e capitoli necessari a distendere la *prima parte* di una nuova legge.

Per fine nel capitolo 13.° premetteremo alquanto considerazioni intorno alle regole di amministrare le strade ed altre opere pubbliche, e faremo similmente la enumerazione delle principali norme da comprendere in altrettanti capitoli, i quali comporranno la *seconda parte* della legge novella.

Di poi che saranno stati ponderati i principi da servire di base ad un compiuto corpo di leggi sulle opere pubbliche, dovrà venirsene all'applicazione, col dettare e particolareggiare le diverse materie in due *Parti* principali, in *titoli*, in *capitoli* ed in *articoli*. E tutto questo, che richiede lunga lena e maturi consigli, si addice alla Commissione a ciò delegata, la quale ne ripartirà il carico tra' diversi suoi membri. Allora sarà tempo di far tesoro de' divisamenti degl'ingegneri capi, su vari articoli della legge del 20 novembre 1859; ed allora le sezioni del Consiglio superiore de' Lavori pubblici, sulle proposte de' medesimi ingegneri, intorno alla classificazione delle strade nazionali e delle strade provinciali, potranno discutere, ed offerire

questa classificazione per contrade, o per gruppi di province, siccome ha operato la sezione di Napoli per le strade nazionali delle tre Calabrie. Per sì fatto modo il Ministero de' Lavori pubblici, con queste peculiari classificazioni, potrà comporre un compiuto elenco di tutte le strade nazionali e di tutte le strade provinciali; e questo duplice elenco si registrerà nel novello corpo di leggi che avrà da presentare al Parlamento.

---

## CAPITOLO II.

ANTICHE CONDIZIONI  
DELL' AMMINISTRAZIONE DE' LAVORI PUBBLICI ,  
SUE VICENDE DOPO LA FONDAZIONE DEL REGNO D' ITALIA ,  
E SUO STATO PRESENTE

Quando le gloriose battaglie guerreggiate nell' Italia superiore sottrassero al giogo straniero la nobile Lombardia , e furon segno all' indipendenza del resto d' Italia , quella ricca contrada si congiunse agli Stati sardi ; onde surse un maggiore Stato , il quale comprendeva le province settentrionali *unificate* da prima. Per ciò che teneva alle opere pubbliche , l' antico regno sardo aveva una Direzione generale delle acque e strade e di altre opere dipendenti dal Ministero dell' Interno. Ma creato un Ministero per i Lavori pubblici , ci era stato nel 1858 un ordinamento così del servizio delle opere pubbliche , come delle poste , i quali rami vennero distinti in due Direzioni generali messe nella immediata giurisdizione del Ministero novello : ed insieme fu riordinato il Corpo R. del Genio civile. Nella Lombardia, a regolare le opere pubbliche stavano uffizi centrali per ciascuna delle province, in che quella terra si trovava spartita ; ed ogni uffizio era composto d' ingegneri di più classi e retto da un ingegnere capo : tutti questi uffizi dipendevano da una Direzione generale delle *pubbliche costruzioni* sedente a Milano.

A comporre intanto dell' amministrazione delle opere pubbliche degli Stati sardi e de' lombardi un tutto insieme , venne fuori la legge del 20 novembre 1859, alla quale fu premessa una relazione al Re che ne chiarisce lo scopo. Paragonare le discipline vigenti nella Lombardia e quelle del Piemonte ; scegliere e conservare il meglio delle une e delle altre , modificarne alcune parti ed aggiungerne di nuove ; e così comporre un tutto da potersi applicare al-



l'ampiato reame ed alla ragione dei tempi ; questo fu il concetto del legislatore, che per sommi capi si viene sponendo in quella relazione.

Per il ramo delle opere pubbliche adunque, secondo il primo articolo di quella legge, gli attributi del Ministero de' Lavori pubblici erano :

1. Le strade nazionali, che comprendevano le antiche strade reali e le provinciali.

2. Le strade comunali e le private soggette a pubblica servitù.

3. Le altre opere condotte a carico delle province e de' comuni, ne' limiti e ne' casi determinati dalla legge.

4. Le opere de' pubblici canali di navigazione ed irrigazione, con la parte tecnica della polizia e della distribuzione delle acque.

5. Le opere di bonificazioni di stagni e paludi, del reggimento di fiumi e torrenti, e tutto ciò che riguarda alla navigazione interna al mantenimento ed alla polizia delle acque di fiumi torrenti e laghi.

6. Le opere di costruttura riparazione e mantenimento de' porti spiagge e fari, e la corrispondente polizia.

7. Le strade ferrate ; cioè direzione immediata e mantenimento per quelle costrutte a carico dello Stato, ed esame de' progetti, concessione e vigilanza per le altre fatte da private società.

8. Gli edifizii pubblici, in quanto a edificazione restauro e mantenimento, tranne quelli dipendenti da' Ministeri di Guerra e di Marina.

9. I disegni di ampliazione ed abbellimento degli abitati.

10. La conservazione de' pubblici monumenti di arte.

11. I telegrafi.

12. Le miniere.

Nella citata relazione, premessa a questa legge, è dichiarato, come non fu troppo ardua impresa l'unificare l'amministrazione delle opere pubbliche della Lombardia e del Piemonte ; imperocchè per molti rispetti i vecchi statuti avevano comuni i principii ; ed è pur detto come si ebbero a mantenere le norme e le usanze della Lombardia intorno alle acque, di che andavano giustamente celebrate le province

lombarde ; e poichè a simiglianza della Lombardia stavano in Piemonte le direzioni tecniche per circondari e per province, fu ritenuto il sistema degli uffici centrali di direzione di opere : con questo, mentre si conservavano le antiche norme più speciali a ciascuna contrada, tutte quante si ridussero ad unità in quella sola legge. E noi aggiungiamo, che veramente l'impresa non ebbe a riuscire difficile, per essere stata la Lombardia una lontana provincia dell'impero d'Austria, e priva di un'amministrazione indipendente, o, come dicono, *autonoma*.

Vennero a mano a mano aggregandosi a quel reame ingrandito le province di Parma, di Modena, di Bologna, in somma tutta l'Emilia. Ma quando la Toscana in prima, e quando poi il regno delle due Sicilie, congiunti alle parti centrali e settentrionali d'Italia, per mezzo delle Marche e dell'Umbria, di proposito deliberato vollero entrare a comporre un solo grande Stato, surse il novello regno d'Italia.

Or fino a tanto che trattavasi della unione di Parma, di Modena, già piccolissimi Stati indipendenti, e dell'Emilia e delle Marche e dell'Umbria, province disgregatesi dallo Stato pontificio, la legge del 20 novembre 1859 poteva agevolmente andar distesa a quelle contrade. Ma per la Toscana, e per l'ex regno delle due Sicilie la faccenda stava bene altrimenti.

Ed in vero la Toscana contava un Corpo di valorosi ingegneri e una Direzione generale di ponti, acque e strade, ed aveva un ordinamento di persone e di servizio, chiaro, particolarizzato e bastevole per gli svariati rami dalle opere pubbliche. L'Italia meridionale, cioè le province napolitane e la Sicilia, avevano un Ministero dei Lavori pubblici, due Direzioni generali di ponti e strade separate, due separati Corpi d'ingegneri delle acque e strade, una Scuola di applicazione in Napoli; e contavano una legislazione antica in fatto di opere pubbliche, condotte e curate da quei Corpi d'ingegneri. Per le opere a carico dello Stato e delle province, la legislazione toscana e la napolitana, da poche variazioni in fuori, erano presso che simili. Ma per le opere comunali, per gli edifici pubblici,

e per i monumenti di arte si procedeva con regole diverse, di che sarà parola in altro luogo di questa scrittura.

Queste cose osservando, il Ministero centrale de' Lavori pubblici del novello regno d' Italia conservò da prima le amministrazioni superiori, e le Direzioni generali, quali si trovavano, in Firenze in Napoli ed in Palermo; e da poi che furono soppresse le luogotenenze, e la somma della cosa pubblica si ridusse ne' Ministeri, con savio accorgimento il ministro de' Lavori pubblici concedette alle tre Direzioni generali tutte quelle facoltà e quelle attribuzioni, che giovavano alla speditezza del pubblico servizio, ed eran proprie de' soppressi corrispettivi Ministeri; e ridusse queste tre Amministrazioni nella dipendenza del Ministero centrale. Ancora pareggiò i gradi, gli stipendi, gli attributi de' diversi ordini d' ingegneri superiori e subalterni degli antichi Corpi; e tolti i particolari nomi de' Corpi stessi, impose a ciascuno di essi quello di *Corpo Reale del Genio Civile*.

Questo è quel tanto che poteva fare un ministro per unificare alla bella prima l' importante servizio delle opere pubbliche; e molti uomini dotti in politica vanno nella sentenza, che se il modo stesso si fosse tenuto per le altre branche dell' Amministrazione pubblica, lasciando il resto al tempo ed alla esperienza, forse Italia si troverebbe in più prospere condizioni.

Volendo intanto allora stendere a queste province alcuni capi della legge del 20 novembre 1859, si pose mente ad un regolamento per il servizio delle opere pubbliche nell' Italia meridionale, col disegno di coordinare le norme delle leggi e decreti preesistenti a quelle della legge del 20 novembre 1859. Ed a ciò fare si istituì una Commissione eletta tra' membri della sezione di Napoli del Consiglio superiore de' Lavori pubblici; e parte di tal Commissione fu un egregio nostro ispettore, pertinente al Corpo dell' Italia settentrionale, come colui, che era in grado di chiarire le regole e le usanze di quella parte d' Italia intorno a' Lavori pubblici. La quale Commissione compose questo regolamento. Ma al detto regolamento, senza più consultare la Commissione, ne fu surrogato un altro. E questo venne

approvato con decreto reale del 15 dicembre 1861. Noi non c' intratterremo a comentarlo. Solo diciamo, che in virtù del medesimo, da una parte si riordinarono, e sursero a nuovo splendore gli uffici tecnici, cioè le direzioni centrali de' lavori pubblici in ogni provincia, ed i principali uffici circondariali; e da un'altra parte si levarono clamori infiniti dalle deputazioni provinciali, l'antica ingerenza delle quali, sulle opere pubbliche nazionali e provinciali, veniva tolta ricisamente dal detto regolamento. Questi clamori o sarebbero affatto attutiti, o non sarebbero stati così alti, se si fosse preferito il regolamento della Commissione, o si fosse la medesima consultata prima di pubblicare quello del 15 dicembre 1861. Conosceva a prova la Commissione quali attributi e quanta potestà avevano le passate deputazioni preposte alle opere pubbliche; conosceva che sopresse quelle deputazioni con la legge del 1859 sull'Amministrazione provinciale e comunale distesa all'Italia meridionale, le nuove deputazioni provinciali non intendevano perdere l'antica giurisdizione sulle opere pubbliche; e però nella proposta di regolamento la Commissione stessa adoperò di eliminare la soverchiante ingerenza delle sopresse deputazioni, in tutto ciò che si apparteneva all'ufficio degl'ingegneri del Genio civile, e di far rilucere il nobile compito, proprio delle novelle deputazioni provinciali, per tutto ciò che tiene alla proposta ed all'amministrazione delle opere pubbliche provinciali. Questa antica ingerenza delle deputazioni delle opere pubbliche risguardava: lo intervento delle medesime in tutti gli scandagli e le misure dei lavori, che si dovevan fare in presenza de' deputati, i quali ne avevano a firmare gli atti; lo intervento di essi in ogni verificaione di cose anche di arte; il loro assenso sulla esecuzione de' lavori, sul mantenimento delle strade, la cui bontà veniva da' deputati dichiarata; il loro visto su' certificati di ogni pagamento, senza del quale non venivano pagati gli appaltatori. E se un deputato faceva una osservazione o moveva un dubbio, anche su cose di arte; ecco sorgere quistioni e verificazioni, che inducevano la interruzione de' lavori, spesso con danno delle Opere e delle province e dello Stato. Ma il

Ministero, conscio della nissuna ingerenza delle deputazioni provinciali nella esecuzione delle opere pubbliche delle antiche province, stimò di sopprimerla nel suo nuovo regolamento, e di tacere quegli attributi che son propri delle medesime, quanto a proporre ed amministrare le opere delle province. Questo fu un appicco a' clamori: che si volevano menomare le prerogative delle deputazioni in fatto di opere pubbliche; si volevano far arbitri gl'ingegneri delle opere e del danaro delle province.

Entrato di poi a reggere il Ministero de' Lavori pubblici un nuovo ministro, come quegli, che ignorava gli accennati attributi delle sopresse deputazioni delle opere pubbliche nelle province meridionali, e mal poteva estimare il vero fine de' lamenti delle nuove deputazioni provinciali, li prese in sul serio. Vero è, che poteva il Ministero chiedere lume e consiglio alla Direzione generale de' Lavori pubblici di Napoli; ma, stimando soperchio di ciò fare, si diede da solo a correggere il regolamento; e però venne fuori un altro regolamento di servizio approvato con decreto reale del 30 marzo 1862. Questo regolamento ha ingenerato una grande confusione nelle opere provinciali; e noi, che sappiamo per lunga esperienza le condizioni delle nostre province, scorgiamo chiaramente il danno grandissimo e la rovina, che verrebbe alle povere province meridionali, anzi all'intero Stato, dove le opere provinciali più lungo tempo fossero condotte senza regole uniformi, a beneplacito delle deputazioni, or da ingegneri del Genio civile, or da particolari architetti, tutti dipendenti assolutamente dalle deputazioni stesse.

E qui cade in acconcio di notare, che per alcuni atti ufficiali il Ministero in sullo scorcio del 1862 adombrava questo pensiero, che anche le opere nazionali si potessero amministrare dalle prefetture delle province, con le quali corrisponderebbero i rispettivi uffici centrali del Genio civile, e dalle quali di necessità questi dovrebbero dipendere; ed era opinione del ministro di quel tempo, che questo procedimento coopererebbe a diffondere la vitalità amministrativa nelle province.

A tante vicissitudini si sono aggiunte quelle derivanti dal fatto di altri Ministeri.

Creato un Ministero per l'Agricoltura ed il Commercio, il medesimo si ebbe a comporre con elementi sottratti ad altri Ministeri. E da quello de' Lavori pubblici il Ministero novello tolse, e prese per sè le opere di bonificazioni, i canali d'irrigazione e le miniere. Due sconci gravissimi sono surti da questo strano fatto. Il primo si è, che le bonificazioni essendo una parte importante delle altre opere, e componenti con le medesime un insieme, non si potevano dalle altre opere senza nocumento disgregare. Il secondo è, che dovendo alle bonificazioni ed al reggimento di fiumi e canali esser preposti gl'ingegneri del Genio civile, versati e speciali in tali discipline, questo Corpo è venuto nella dipendenza di due Ministeri.

D'altra parte il Ministero dell'Interno ha tirato ne' suoi uffici la direzione degli edifizii delle prigioni centrali, che si tenevano da quello de' Lavori pubblici.

Vi ha di più. La legge del 20 novembre 1859 attribuisce al Ministero de' Lavori pubblici la soprintendenza agli edifizii di patrimonio dello Stato e addetti ad usi pubblici, alla struttura restaurazione e mantenimento de' quali delega il Corpo del Genio civile. Or nella Toscana non pare che la cura di questi edifizii stia nel Genio civile. Nelle province meridionali il Genio civile non ha avuto per lo innanzi nissun carico intorno agli edifizii medesimi, i quali sono stati edificati riparati e mantenuti da architetti civili delegati dal Ministero delle Finanze, così si faceva a tempo del cessato governo e si è continuato a fare: ma da alcuni mesi parecchi edifizii demaniali si cominciano a porre nella giurisdizione di qualche ufficio tecnico del Genio civile.

Quanto a monumenti d'arte, nella Toscana questi, insieme agli edifizii pubblici, per ciò che ne sappiamo, si trovano nella giurisdizione di un direttore generale, che non ha nulla di comune con la Direzione generale de' Lavori pubblici. Nelle province napoletane alla conservazione de' monumenti pubblici invigilano i comuni, e special-



mente per Napoli il municipio napolitano. Le chiese ed alcuni altri monumenti di patronato dello Stato, sono stati fino ad ora restaurati e curati in vario modo a proposizione de' Ministeri della Finanza, e dell'Interno, e del Culto. Gli scavi di Pompei di Ercolano e di altri luoghi poi hanno direttori dipendenti dal Ministero dell'Istruzione pubblica, ed erano illustrati dalla R. Accademia Ercolane, già celebratissima per tanti uomini sommi, che ora più non sono.

Le strade ed opere comunali, la medesima legge del 1859 le mette nella dipendenza del Ministero de' Lavori pubblici nelle antiche province; benchè questa giurisdizione siasi interpretata ed applicata per il solo esame de' progetti; e quanto alla esecuzione si è lasciata ai comuni la libertà della scelta degli ingegneri. Nella Toscana erano e sono tuttavia dipendenti dal Ministero stesso. Nelle province meridionali, per contrario, erano e sono anche al presente costrutte e mantenute da architetti civili delegati dai comuni; sotto la tutela delle deputazioni provinciali e del ministro dell'Interno; onde nè il Ministero de' Lavori pubblici, nè il Corpo del Genio civile ci prendono ingerenza veruna: anzi il Municipio napolitano conta un Consiglio edilizio ed un Corpo di architetti municipali, che condusse e continua a condurre tutte le opere della città di Napoli.

Il Ministero de' Lavori pubblici adunque nello stato presente non ha tutti gli attributi innanzi indicati, e registrati nel primo articolo della legge del 20 novembre 1859; e quegli attributi, che gli rimangono, non li ha nè interi nè uniformi per tutte le parti del regno italico. Medesimamente il Ministero stesso ondeggia nelle incertezze de' modi di esercitare questi attributi, o direttamente, o mantenendone una porzione nelle Direzioni generali, o pure nelle prefetture delle province; ed anche dal novello regolamento di servizio del 30 marzo 1862 traspare questa perplessità, per ciò che si riferisce alle strade ed opere provinciali, alle deputazioni ed alla ingerenza del Genio civile.

Per questa esposizione di fatti discende , che a stabilire i principi regolatori di un ordinamento novello, o sia di una legislazione delle opere pubbliche, ordinata ed uniforme, per quanto consentono le presenti condizioni delle diverse contrade italiane, necessaria cosa è di venirli indagando, e desumerli dalle considerazioni, che, il più brevemente, che per noi si potrà, andremo a mano a mano esponendo.

---

### CAPITOLO III.

#### CONSIDERAZIONI

#### INTORNO ALLA UTILITÀ DELLE DIREZIONI GENERALI DIPENDENTI DAL MINISTERO DE' LAVORI PUBBLICI

Per le cose narrate si raccoglie, che in quelle, che chiamano antiche province, ci aveva una Direzione generale delle acque e strade, di poi aggregata al Ministero de' Lavori pubblici del Piemonte, ed un Corpo d'ingegneri del Genio civile dipendenti da questo Ministero: nella Lombardia stava una Direzione generale delle pubbliche costruzioni con la sua sede a Milano; pure unita nel 1859 al Ministero stesso, insieme a' suoi ingegneri lombardi; nella Toscana ci era una Direzione generale di ponti acque e strade, con un Corpo d'ingegneri: nelle due Sicilie erano due Direzioni generali de' ponti e strade, l'una per la continentale e l'altra per la Sicilia insulare, con due Corpi d'ingegneri delle acque e strade, e una Scuola di applicazione in Napoli per l'una e l'altra Sicilia; e soprantendeva a queste Direzioni generali un Ministero de' Lavori pubblici del già regno delle due Sicilie. Or ciascuna di queste Direzioni (2) contiene la storia e la tradizione delle opere pubbliche della contrada corrispondente: in ciascuna è la sede di un supremo Consiglio d'Arte, giudice naturale de' progetti, degli atti tutti e delle materie e delle quistioni attenenti alle opere pubbliche della contrada. A questo centro convengono gl'ispettori dopo i loro giri d'ispezione, e recano il frutto delle loro osservazioni locali: convengono gl'ingegneri, convengono gli appaltatori; ed il Consiglio conscio de' luoghi della propria contrada, dell'insieme di tutte le opere, de' bisogni, ed illuminato dalle osservazioni degl'ingegneri e degl'ispettori, è in grado di far regolamenti, di dar pareri sulla convenienza delle opere, e su' progetti su' contratti, sugli apprezzamenti e su cento quistioni di fatto.

Ogni Direzione generale ha un archivio contenente il procedimento di ciascuna delle opere della propria contrada, una raccolta di piante e disegni, che per molti progetti e per continue disquisizioni occorre consultare e riscontrare su' luoghi di novelli lavori.

Or se per fare un progetto in una provincia occorre spesso consultare gli atti antecedenti, relativi anche a progetti in altre provincie; se per esaminarlo occorre portarsi colà dove l'opera si avrà da eseguire; se per emendarlo ed approvarlo è mestieri di sentire coloro, che ne hanno fatto il riscontro locale; se per giudicare della convenienza e de' prezzi è necessario avere lunga cognizione de' luoghi, dei materiali, delle consuetudini dei diversi paesi; e soprattutto se bisognerà essere indipendente ne' propri giudizi, non dureremo molta fatica a conchiudere sulla necessità di un Consiglio de' Lavori pubblici per la Toscana, per Napoli, per la Sicilia, siccome vi è a Torino per le antiche province, e sulla necessità della Direzione generale, sede del Corpo e conservatrice dei propri atti, la quale dee corrispondere col Ministero per tutti gli affari della intera contrada. D'altra parte, se queste tre Direzioni generali non avessero avuto una esistenza assai più antica de' due anni di vita del novello regno, forse nel crearle se ne potrebbe crescere o diminuire il numero. Ma poichè vi erano e ci sono, e poichè ciascuna basta a sè stessa, gl'italiani statisti avrebbero mostrato poca prudenza, a scomporle e poi ricomporle da nuovo. E però l'illustre Conte di Cavour ed il ministro de' Lavori pubblici del 1861 vollero, si conservassero, anzi più splendide diventassero le Direzioni generali di Napoli, di Palermo, di Firenze; i tre Corpi d'ingegneri avessero un medesimo nome, quello di Corpo Reale del Genio civile, con pari gradi, stipendi ed attributi del Corpo riordinato nelle antiche province; i tre Consigli d'Arte prendessero il titolo di *Consiglio superiore de' Lavori pubblici*, e fossero altrettante sezioni del Consiglio sedente a Torino, e le Direzioni, i Corpi, i Consigli, così pareggiati, dipendessero dal solo Ministero centrale de' Lavori pubblici.

Nondimeno consideriamo un tratto se fosse conveniente lo smettere

queste Direzioni generali, ed andarne sminuzzando e diffondendo gli attributi per le prefetture delle province. In questo caso i così detti *uffici tecnici*, o sieno direzioni centrali di ogni provincia, dipenderebbero immediatamente da' rispettivi prefetti e dalle deputazioni provinciale. Or ci sarebbero più strade ed altre opere di conto provinciale? Qualunque conosca le condizioni delle province meridionali, gl' immensi bisogni e sempre crescenti di nuove opere, i mezzi scarsissimi di ogni provincia, non potrà non rispondere, che ogni strada ed ogni altra opera, chiaramente d' interesse della provincia, diventerebbe nazionale: ci avrebbe sempre qualche speciosa ragione per mostrare come lo Stato dovrebbe far l' opera. Nè gl' ingegneri dipendenti e fatti servi de' prefetti e delle deputazioni profferirebbero verbo; dappoichè la loro quiete, ed il loro mantenersi nelle province starebbe interamente nelle informazioni al Ministero, e ne' rapporti de' rettori delle province medesime: e tristo a colui che dèsse un libero parere, fosse pur riservato, ma contrario all' avviso della deputazione; sarebbe espulso dal Corpo, o per lo meno andrebbe ramingando di provincia in provincia, chè i ministri i più severi, o per prudenza o per inclinazione, sogliono mostrarsi sempre bene accetti a coloro, che rappresentano e conducono le moltitudini. E qui dobbiamo dichiarare, che parlando in queste carte di clamori, soprusi, ed arbitrio de' rappresentanti delle province, non accenniamo affatto ad un' eletta schiera di cittadini egregi, e del pubblico bene zelantissimi; i quali seggono tra le deputazioni provinciali e comunali; ma vorremmo ch' e' fosser molti, e la lor voce non venisse sopraffatta dalle cento di uomini di storto intendimento.

Due danni adunque deriverebbero da tutto ciò; l' uno che l' erario dello Stato sarebbe sperperato in opere provinciali non sempre di specchiata utilità; e l' altro che verrebbe a togliersi dal Corpo del Genio civile la più bella prerogativa, cioè *l' indipendenza nelle cose del proprio ufficio di arte*, che è la pietra angolare sulla quale è stato instituito un Corpo, che intende ad opere di generale interesse.

Seguitiamo a considerare, come queste opere, per condursi con giu-

stezza ed economia, dimandano di essere in prima proposte senza influenze di passioni locali, di essere esaminate da ispettori, cioè da ingegneri di molta sperienza e pratici de' luoghi, di venire esaminate da un Consiglio d'arte, ed invigilate nella esecuzione da' medesimi ispettori. Or non sapremmo comprendere come tutto questo si potesse fare, tolte le Direzioni generali ed i Consigli, che stanno ne' centri delle contrade, onde si compone il territorio del regno italico, di sterminata lunghezza, ad un capo del quale è l'isola di Sardegna ed all'opposto la grande isola di Sicilia, ch'è da sè sola uno Stato. Non sapremmo comprendere, come gl' ispettori potessero muovere dalla Città capitale ad andare esaminando progetti, ed invigilare opere in lontane regioni, e, correndo vie per terra e per mare lunghissime e spesso disastrose, recare ad un Consiglio centrale le loro osservazioni locali, per tenerne conto nelle disamine di cose di fatto, sulle quali versano quasi tutte le discussioni di un consesso di arte.

Col togliere di mezzo le Direzioni generali in Italia si renderebbero quasi impossibili le ispezioni, tanto necessarie alle opere ed ai posati giudizi del Consiglio d'arte, o per lo meno diventerebbero rare, insufficienti e spese per lunghi viaggi e forti indennità (3).

Ancora osserviamo, che sopprimendo le Direzioni generali, la esecuzione de' contratti, i pagamenti e tutta la minuta corrispondenza dovrebbe tenersi da ogni prefettura col Ministero centrale. Ed un Ministero di fresco ampliato, non ancora bene stabilito, ignaro delle persone e de' bisogni di tante nuove regioni, collocato ora in una città lontanissima dal centro, dite su, potrebbe sostenere questa corrispondenza con sessanta prefetture? giungerebbero sempre a tempo le sue risoluzioni? ed anche raddoppiati i suoi uficiali e segretari, reggerebbero essi alla smisurata fatica degli affari generali non solo, ma e pure di mille affari di ordine secondario? Ma se scopo dei presenti statisti italiani si è di voler discentrata l'Amministrazione, e ad un tempo stabilita su basi uniformi, questa segregazione va fatta nell'alta Amministrazione, cioè nel Ministero; il quale serbandosi gli affari generali, le risoluzioni di maggior momento, i provvedimenti

perchè ogni cosa proceda con semplicità, unità, e speditezza; tutto ciò che tiene al minuto della esecuzione delle opere, alle risoluzioni di affari secondari, alle pronte disposizioni di lavori urgenti, dee lasciarlo alle Amministrazioni subalterne, a sè soggette ed immediate; e queste Amministrazioni, indipendenti da autorità estranee, vogliono essere poche, affinchè facile e pronto riesca al Ministero il corrispondere con le medesime. Or queste Amministrazioni subalterne, indipendenti ne' propri giudizi, dalle province, e da altri ostacoli, e sottoposte al Ministero dei Lavori pubblici, sono appunto le tre Direzioni generali, da ultimo riordinate, a Firenze a Napoli a Palermo. Non resta che compierne l'ordinamento per condurle ad unità di forme e di attributi (4).

Ma noi sentiamo taluni allegare: che distribuendo nelle prefetture quell'amministrazione de' lavori pubblici, che ora sta nelle Direzioni generali, crescerebbe la vita nelle province; che questo sistema non ha prodotto inconvenienti nelle subalpine province, e che in Francia ogni cosa regola il Ministero, senza il sussidio delle Direzioni generali.

Primamente osserviamo, che nelle province le prefetture sono state sopraccaricate di affari; e la minuta amministrazione de' lavori pubblici nazionali crescerebbe il peso negli uffici, e non la vita nelle province; che le direzioni tecniche per ogni provincia sono già state ampliate ed innalzate al loro debito lustro, per le cure incessanti di un operoso direttore generale; e queste mostrano una nuova era di vita per l'Amministrazione provinciale; e che il vero miglioramento, il vigor vero nelle province non deve stare in queste minute attribuzioni sulla esecuzione delle opere pubbliche nazionali, di che nulla torna al bene del pubblico; ma sì nelle buone istituzioni, per farne progredire l'agricoltura, l'industria, il commercio, la istruzione; nel crescerne le opere di comune utilità e nell'aumentarne, non con vane e gonfie parole, ma realmente e materialmente la prosperità (5).

Affermare poi, che questo sistema non abbia ingenerato inconvenienti nelle province dell'Italia superiore, nulla dimostra; imperoc-



chè la Lombardia e le altre non sono molto lontane da Torino, dove il Ministero corrisponde con le medesime più sollecitamente, che non fa la Direzione generale di Napoli con le province napoletane, e la Direzione generale di Palermo con le province siciliane: senz'acchè quest'inconvenienti non si manifestano di colpo; nè saranno mai tali da produrre qualche catastrofe, o qualche irreparabile calamità pubblica.

L'esempio della Francia poi non ci par niente calzante; essendocchè la Francia non si aggrandì con aggregazione di Stati indipendenti, retti da separate Amministrazioni instituite a seconda delle moderne società; nè ha mai avuto di così fatte Direzioni generali di Lavori pubblici. E questa è una delle cause per le quali, dopo la riforma dell'Amministrazione pubblica, benchè mirabilmente ordinata, i più chiari scrittori francesi di cose economiche, a capo dei quali il Say, fin dal tempo del primo impero appuntarono di troppa centralità l'Amministrazione stessa, singolarmente per le opere pubbliche. Da un altro canto la Francia ha il suo territorio di figura, che molto si avvicina alla quadrata; ed è intersegata da una fitta rete di strade ordinarie e ferrate, di canali e fiumi navigabili; e se Parigi non è posta al centro, pure corrisponde e comunica sollecitamente con le più remote province. Con tutto questo, se la Francia avesse già le nostre Direzioni generali, che rendessero più spediti i provvedimenti del Ministero de' Lavori pubblici, e lo alleggerissero del troppo pesante carico degli affari, per certo non avrebbe una grande voglia di distruggerle.

Ancora sarebbe da opporre, che se da un lato si togliessero le Direzioni generali, dall'altro poi si potrebbero conservare i Consigli d'arte per la disamina de' progetti e di altri atti, e per la ispezione delle opere. Ma qui non dobbiamo dilungarci a rispondere, che per le disamine de' Consigli e per le ispezioni, bisognerà tenere sott'occhio, e di continuo conoscere il quotidiano procedimento di tutte le opere soggette a disamina ed ispezione; cioè *archivio* di carte antiche e correnti, di piante e disegni, processi antichi, processi odierni

di *corrispondenza*, di *contabilità*: di qui la necessità della *parte esecutiva* inerente ed aggregata alla *parte tecnica e consultiva*; vale a dire la necessità di mantenere la Direzione generale co' suoi archivi, co' suoi uffici di corrispondenza, di contabilità, e con quelle appendici e quell'ordine, onde nel passato anno venne riformata la Direzione generale di Napoli, e vennero riordinate le altre Direzioni generali. Senza di ciò i Consigli non avrebbero modo di essere.

Per ultimo non vogliamo tacere, che col sopprimere queste Direzioni generali, il Ministero invece di conseguir lodi raccoglierebbe biasimo; dacchè se suo intendimento è di voler discentrata l'Amministrazione, l'opera della detta soppressione il condurrebbe ad uno scopo contrario; come potrebbe evitare i clamori del pubblico, forte sdegnato di questi di per tante istituzioni sconvolte o distrutte? anche la gente più culta direbbe, che il Ministero de' Lavori pubblici mena smanie di far novità per concentrare tutto ne' propri uffici; e chiamerebbe vandalica la soppressione delle Direzioni generali un anno dopo di averle riordinate, migliorate, e condotte a durevole stato di vita. E noi vogliamo credere, anzi certi siamo, che se i moderatori delle italiane sorti vorranno imitare la Francia nel riordinare l'Amministrazione de' Lavori pubblici, questa imitazione non dovrà essere nè gretta nè servile. Perchè il Ministero de' Lavori pubblici in Francia non ha il sussidio delle Direzioni generali, non dovrebbe averlo l'Italia? E non tornerà a più grande onore degl'italiani statisti di restaurare le più belle antiche e proficue nostre istituzioni, e condurle ad unità di dipendenza; così che la pubblica Amministrazione del regno ritragga il novello essere dalle stesse antiche forme, che furon frutto dell'ingegno e del sapere de' nostri maggiori. Sia fine adunque all'opera della demolizione; e cominci quella più salutare della restaurazione delle cose pubbliche, e specialmente de' Lavori pubblici.

Da queste considerazioni chiaramente si scorge, o che c'inganniamo, la necessità la utilità la convenienza di conservare le tre Direzioni generali a Palermo a Napoli a Firenze, e, sugli elementi

preesistenti, ristabilirne una quarta a Torino, e forse un'altra a Milano ; e si deduce come queste Amministrazioni locali , sotto la suprema direzione del Ministero de' Lavori pubblici , debbano soprantendere alle opere pubbliche d'interesse generale , col sussidio del Consiglio di arte , delle ispezioni e degl'ingegneri tutti del Genio civile. E qui vogliamo dichiarare, come non intendiamo per questo di togliere alle prefetture, ed alle deputazioni provinciali la prerogativa di richiedere opere di generale importanza , d'indicare la convenienza , e di esercitare una giusta vigilanza sul mantenimento delle strade, col riferirne o al Ministero, o a dirittura alle Direzioni generali (6).

Se poi queste opere d'interesse generale sieno solamente quelle nazionali, che si conducono a carico dello Stato, o pure quelle altre, che si fanno a carico delle province, esamineremo nel seguente capitolo.

---

## CAPITOLO IV.

CONSIDERAZIONI INTORNO ALL' AMMINISTRAZIONE  
ED ALLA DIREZIONE DELLE STRADE  
ED ALTRE OPERE PROVINCIALI

Nella Lombardia si contavano, e si contano solo strade nazionali, nel Piemonte ci erano strade nazionali e provinciali, e queste ultime con la legge del 23 ottobre 1859 furono dichiarate nazionali: più, nella Toscana le strade provinciali, a simiglianza delle nazionali, dipendevano dalla Direzione generale delle acque e strade, ed eran costrutte e curate dal medesimo Corpo d'ingegneri delle acque e strade, ed altrettanto era nelle province napolitane e siciliane, dove le strade provinciali, al paro delle nazionali, stavano nella giurisdizione del Ministero de' Lavori pubblici, e venivano dirette e mantenute dal Corpo degl'ingegneri delle acque e strade. Dopo l'unione di questi diversi Stati in un regno, per modo di economia, le strade provinciali non passarono nella categoria delle nazionali in queste province meridionali; e questo è il fine, per il quale il Ministero intenderebbe ora di far dichiarare provinciali, nell'Italia superiore, le strade nazionali di minore importanza. In Francia le strade provinciali stanno nell'alta direzione del Ministero de' Lavori pubblici, e si sono sempre costrutte e mantenute da quell'illustre Corpo degl'ingegneri de' ponti e strade, così a tempo delle monarchie assoluta e costituzionale, come sotto le due repubbliche e i due imperi. E nell'antico regno d'Italia tutte le strade erano amministrate dalla Direzione generale, e dirette dal Corpo d'ingegneri di acque e strade, giusta il decreto del 6 maggio 1806. Soffermandoci al fatto di queste nazioni, che hanno comuni le origini e le forme dell'Amministrazione pubblica, noi scorgiamo che le strade provinciali, per unanime consenso di molte generazioni de' popoli francesi ed italiani, sono state sempre riguardate di utilità generale di tutto

quanto lo Stato , e sempre condotte da un Corpo d'ingegneri speciali ; e teniamo certo , che questo fatto si fondi sopra solide ragioni.

Ed in vero le strade provinciali e le nazionali compongono insieme una vasta rete coordinata dei principali cammini , per i traffichi di un intero regno : le nazionali sono le linee e i tronchi di principale importanza , e le provinciali rappresentano i tronchi minori , ma necessari a compiere la rete. Sopprimete per poco i confini delle province limitrofe , variate il numero o la estensione di queste , resterà sempre invariata la rete delle strade. E se alcune si dimandano provinciali , il nome tragge la origine più da' fondi della provincia , che le costrui e le mantiene , che dalla importanza ; essendochè talune strade provinciali sono di un vantaggio immenso , mentre alcune strade nazionali offrono meno di utilità. E colà dove la finanza del regno non è stata sempre florida , o dove si è mostrata eccessiva l'avarizia de' governanti , ivi le province si son dovute sobbarcare a costruire strade importanti coi loro mezzi ; per contrario in contrade più fiorenti e meglio governate , sonosi fatte strade anche di poco momento col danaro del pubblico erario. Oltrechè la provincia è una regione artificiale , istituita per concentrare l'amministrazione locale , e far sentire l'efficacia dell'azione governativa , e non costituisce , siccome il comune , una sola famiglia ; e però rappresenta , ed è , una parte relevantissima dello Stato : e le sue strade servono all' uso di tutte le altre province , cioè di tutto lo Stato. Onde l'alta Amministrazione dee vegliare , perchè le strade e le altre opere provinciali intendano al bene generale e della provincia medesima e delle altre. Vero è che le deputazioni provinciali debbono farne le proposizioni , come quelle , che conoscono dappresso i bisogni di un' opera nella propria provincia ; ma il Ministero dei Lavori pubblici deve ponderarne la convenienza , e regolarne la direzione , affinchè il danaro non vada sciupato con danno del pubblico. Ed è vero ancora , che quando l' opera è condotta col danaro fornito dalla provincia , la deputazione provinciale è la naturale ministra de' fondi , e dee vigilare alla spesa ed alla buona esecuzione dell' opera stessa.

Or perchè un'opera provinciale, specialmente una strada, proposta dalla deputazione, e riconosciuta necessaria per il commercio e per pubblico vantaggio, non si sbagli, vuol essere tracciata e condotta da ingegneri di quel medesimo Corpo, che trovasi preposto alle strade ed opere nazionali, dacchè al paro di queste le strade provinciali, come abbiamo mostrato, sono di generale utilità. E veramente gl'ingegneri del Genio civile, come estranei alle passioni locali, sono in grado di tracciare la strada, che miri al bene pubblico e non ad interessi privati, sono in grado di tracciarla con buone regole di arte, come quelli che hanno appreso la specialità di così fatte opere, e possono regolarne i lavori meglio di qualunque architetto civile. Nè ciò è tutto: segnata la traccia, un ispettore è delegato ad esaminarla, a vedere se si poteva migliorarne l'andamento, a correggerla; ed un Consiglio di arte ne pondera il progetto e le emendazioni, e col suo voto adopera d'illuminare il governo sulla traccia sulla spesa e sulla riuscita della strada. Qual'è che non sappia, come una strada una volta sbagliata reca un danno grandissimo e perpetuo? qual'è che di questi giorni ignori, che cosa significhi specialità nella materia delle opere pubbliche, e che ciascun ordine di architetti debba fare il proprio mestiere?

Questa inclinazione degli animi alla libera scelta degl'ingegneri, fondasi sul principio della naturale facoltà, che ciascuno ha, di spendere il proprio danaro dove e come meglio gli talenta. Ma ciò che è giusto per un cittadino, per una famiglia, e che può per certi rispetti andar disteso ad un comune, non può nè dee punto atteggiarsi ad una provincia, che è parte rilevante dello Stato.

Debbono gli amministratori della provincia indagare, invocare, patrocinare tutto, che giovi al bene della medesima; ma questo bene vuol essere ventilato e riconosciuto dal governo, ed approvato dai rappresentanti della nazione; ma l'amministrazione delle cose provinciali vuol essere condotta con quelle norme prestabilite, che valgano a tutelare il ben essere, il danaro, le sostanze de' cittadini. Se ciascuna provincia farà strade a suo modo, senza nesso, senza ordine; se le farà condurre con pendenze e con opere non dettate

da buone regole di arte, nè dalla esperienza e dalla economia; e se per poco vogliamo ritenere quello, che spesso avviene, massimamente nelle province meridionali, che sotto specie di utilità pubblica si dieno strane concessioni di opere, e si facciano strade, che intendono a particolare beneficio de' pochi, non torneremo noi all'oligarchia, alle repubblicette del medio evo?

Questa massima adunque della *libertà di fare*, nata da animi generosi e da retti intendimenti, si va ora senza misura ed a piena gola predicando. E molti uomini torbidi, vestiti da tribuni larghi in cintura, si giovano di questa massima per amor del potere; per fare l'utile proprio e non quello del pubblico: citano l'esempio dell'Inghilterra, dove con la libertà di fare, e senza Corpo d'ingegneri dello Stato, si sono costrutte innumerabili opere pubbliche. Dovrebbero costoro sapere, come l'Inghilterra è una nazione amministrata con regole peculiari e preesistenti; la quale, tenera delle sue leggi, non le ha mai sostanzialmente variate, e le conserva da parecchi secoli. Quivi non ci ha un'amministrazione provinciale. Quivi l'unità politica è il comune; tanto che la stessa assemblea legislativa è dimandata *Camera de' comuni*. Ogni comune s'impone le tasse, provvede a' suoi bisogni, e fa le strade comunali, scegliendosi un ispettore che è direttore di tali strade. Il governo poi fa le strade ed altre opere di generale importanza, quasi sempre a via di concessioni a private società; ne prescrive le condizioni, e ne vigila la esecuzione. Quivi con queste ed altre norme si stanno conducendo le opere da due secoli; e rade volte si fallisce lo scopo della utilità del commercio, del pubblico bene, e del felice successo. Imperocchè quelle forme inglesi, quella civiltà diffusa fin ne' più squallidi villaggi, quell'ossequio religioso alla legge, quella indole naturale all'incremento della prosperità pubblica, la stessa proverbiale rettitudine de' cittadini, la facilità ad associarsi col danaro e col consiglio, sono fatti antichi, invariabili, speciali di quel popolo, i quali costituiscono l'indole, lo spirito della razza anglo-sassone. E pure fin da trent'anni alcuni scrittori ne accertavano, esser le strade in mala condizione, essere i più di quelli ispettori ignari de' buoni metodi di costruirle e mantenerle: ciascuno



fare a suo modo, e non essere uniformi le larghezze de' tratti di una strada e di un canale, compresi in più comuni adiacenti; mancare un magistrato d'ingegneri, che apportasse buoni metodi di arte e norme uniformi. Comunque stia la faccenda, noi dimandiamo, se ci sia da instituir paragone tra l'Italia e l'Inghilterra; tra quell'amministrazione antica, profondamente radicata nel popolo, e tutta speciale, e la nostra nascente, incerta ed ondeggiante in gran tempesta di passioni e di concitazione di animi; e dimandiamo, se non sia cosa più ragionevole prender norma dall'Amministrazione delle opere pubbliche di Francia, dalla quale discendono le regole dell'Amministrazione delle opere pubbliche degli antichi Stati d'Italia. Togliendo ad esempio la legislazione delle opere pubbliche di questa nazione, nostra vicina ed affine per origine e per indole, accomodandone le regole a' nostri usi ed a' nostri bisogni, verremo a restaurare, coordinare, unificare nell'insieme quella che abbiamo, senza interrompere il servizio pubblico. Se poi inebriati da' paroloni de' novatori ad oltranza, prenderemo a distruggere tutto, per introdurre norme ed usanze estranee all'indole ed alle tradizioni degl'Italiani, dobbiamo esser certissimi, che trarremo a certa rovina le opere pubbliche (7).

Se queste osservazioni saranno reputate giuste, dovremo inferirne, che tornerà a bene delle opere, delle province e del commercio in generale, di attenerci a quello che da lunghi anni si pratica in Francia, ed in tutta Italia per le strade ed altre opere pubbliche provinciali: cioè lasciare agli amministratori delle province la proposta delle dette opere, al Corpo del Genio civile il progetto, la ispezione locale, la disamina e la direzione, al Governo l'approvazione ed alle deputazioni provinciali l'amministrazione de' fondi e la vigilanza.

E perchè il procedimento ne riesca ordinato, spedito e perfetto, basterà precisare con norme certe, a via di legge, gli attributi delle autorità provinciali, degl'ingegneri del Genio civile, delle Direzioni generali, del Ministero; il che appresso verremo indicando (a).

---

(a) Ciò che è detto per le opere provinciali va applicato anche a quelle *consortili*, le quali sono da annoverare tra le altre di generale utilità.

## CAPITOLO V.

### CONSIDERAZIONI

#### INTORNO ALL'AMMINISTRAZIONE ED ALLA DIREZIONE DELLE STRADE ED ALTRE OPERE COMUNALI

Da quanto abbiamo premesso nel secondo capitolo, nelle antiche province le strade e le altre opere comunali, giusta la più volte citata legge del 20 novembre 1859, dipendono dal Ministero de' Lavori pubblici, e formano uno degli attributi degl'ingegneri del Genio civile, benchè nell'applicare quella legge gli attributi si limitano all'esame dei progetti, e non sempre si stendono alla condotta dei lavori: nella Toscana tali opere sono condotte dal Genio civile. Ma nell'Italia meridionale le opere stesse vengono regolate da architetti ed ingegneri a volta a volta nominati da' comuni: i quali per mezzo delle prefetture spesso invocano verificazioni degl'ingegneri del Genio civile e disamine del Consiglio superiore de' Lavori pubblici. Il perchè per queste opere, giustamente ragionando, ne sembra più logica la pratica dell'Italia meridionale. Ed in vero se il comune è la vera unità, e nello Stato rappresenta la famiglia, gli amministratori, che ne sono i naturali tutori, deono avere la libertà di provvedere al ben essere delle proprie comunità: riconoscere la necessità di un'opera d'interesse locale, imporre le tasse per raggranellarne i fondi, e commetterne la direzione e la esecuzione ad un architetto, scegliendolo, come d'ordinario si fa, tra quelli del paese. Non mancano di quelli frattanto, tra' quali parecchi dotti, che credono, come le opere de' comuni sieno da noverare tra le altre opere pubbliche, come queste non si abbiano a lasciare all'arbitrio di amministratori comunali, spesso ignorantissimi o tristi, i quali sperperano il patrimonio ed i proventi del Comune in opere di semplice lusso o proficue ai pochi, mentre mancano le necessarie, siccome accade

ne' comuni rurali, e specialmente nelle nostre contrade meridionali; per il che portano opinione, che anche le opere de' Comuni debbano andar soggette ad approvazione governativa, ed essere condotte da ingegneri dello Stato. Ma noi siamo del parere di quasi tutti i moderni economisti, che l'azione governativa giungerebbe lenta nelle cose de' comuni, e vale assai meglio tollerare qualche sconcio. Senzachè, tranne qualche strada esterna; le opere de' comuni si limitano a pubblici edifizii e vie interne; il che non richiede approvazione superiore, nè è una specialità del Genio civile; e bisogna lasciare agli architetti civili una grande porzione di opere; dacchè l'alta Amministrazione di un regno civile, dee volere che ci sia la divisione del lavoro, senza danno del pubblico. E non sarà grave danno qualche sbaglio in una casa comunale, in una modesta chiesa, in una fontana, in un lastricato di via interna, dove un architetto non abbia molta abilità. Vero è che talora si tratta di cattedrali, teatri ed altri notevoli monumenti pubblici; ma ciò incontra nelle grandi città, dove è un Corpo di architetti municipali, come in Napoli, e queste opere si allogano ad architetti di chiaro nome o pure a via di progetti a concorso.

Quanto alle strade esterne, o di campagna, in tutto il settentrione ed il centro d'Italia, ed in molte province del mezzogiorno, i comuni ne affidano spesso la direzione agl'ingegneri del Genio civile, come a quelli, che meglio sono in grado di tracciarle ed aprirle. Ma noi teniamo, che anche per queste opere gli amministratori comunali dovranno avere la libertà della scelta.

Per verità per le più importanti tra le strade comunali, e per ciò che concerne al regime delle acque, almeno il disegno e la traccia se ne dovrebbero di necessità esaminare da un ingegnere o da un ispettore del Genio civile; salvo agli amministratori de' comuni d'invocarne il parere del Consiglio de' Lavori pubblici.

Per sì fatto modo il Ministero de' Lavori pubblici, che ora non ha giurisdizione sulle opere pubbliche comunali nell'Italia meridionale, non ne avrebbe del pari per la centrale e la settentrionale;

togliendo daddosso alle Direzioni generali, a' Consigli d'arte ed agli uffici tecnici un peso enorme ; ed i comuni avrebbero maggiore libertà di provvedere alle proprie opere, giusta il dettato della legge sull' Amministrazione civile ; e, quel che più monta , gli architetti ed ingegneri civili , specialmente i locali , attenderebbero ad una gran mole di opere , per giunta alle opere ed affari de' privati cittadini, loro allogati ; ed il Corpo del Genio civile, sottratto al minuto e pesante carico delle opere comunali , avrebbe la sola ingerenza di qualche esame delle principali strade comunali di campagna, e di regime di acque.

---

## CAPITOLO VI.

### CONSIDERAZIONI

#### INTORNO ALL' AMMINISTRAZIONE ED ALLA DIREZIONE DE' CANALI, DELLE OPERE DI BONIFICAZIONI E DEL REGGIMENTO DE' FIUMI E TORRENTI

Qualunque abbia lume d'intelletto comprenderà di leggieri, come le opere di strade e di ponti sieno coordinate a quelle de' canali di navigazione di scolo e d'irrigazione, ed al regime idraulico de' fiumi e de' torrenti; e come queste altre opere sieno inerenti a quelle delle bonificazioni di stagni e paduli; e scorgerà come strade, ponti, canali e bonificazioni formino un insieme, da non potersi punto separare. E però dovrà certo strana cosa parere, chi sappia, che questa separazione si è fatta. E' si volle creare un Ministero per l'Agricoltura ed il Commercio, al quale si diede il governo de' canali d'irrigazione e delle opere di bonificazione, che abbracciano i canali di scolo ed il reggimento de' fiumi e de' torrenti. E mentre il Ministero de' Lavori pubblici amministra le Poste per terra e per mare, non dee più reggere ciò, che gli è proprio, le opere di bonificazione e le altre de' fiumi torrenti e canali; le quali son quelle, che rappresentano, per molte province d'Italia, la parte più importante de' Lavori pubblici. E quel ch'è più strano si è, che l'impero francese, di oltre a trentasei milioni di anime, ha un sol Ministero per i Lavori pubblici ed il Commercio, ed il regno d'Italia, surto da due anni, con appena ventidue milioni di abitanti, e con le finanze dilaniate, debba avere due Ministeri, l'uno per i Lavori pubblici e l'altro per il Commercio.

Non vale intanto l'opporre, che il Corpo del Genio civile, versato in materia d'idraulica e di bonificamenti, continua a rimanersi delegato a' progetti ed alla direzione di opere così fatte; essendocchè un

sol Corpo non potrà dipendere da due Ministeri, nè potrà avere due separate Amministrazioni, senza nocimento del servizio, e senza turbare l'ordine ed il nesso di tutte le opere pubbliche di una contrada.

Noi non c'intratteremo su questo sconcio; essendo assai chiaro come tutte le opere idrauliche, e specialmente le bonificazioni, condotte dal Genio civile, abbiano ad avere unità di direzione, e di amministrazione.

Or il mezzo più semplice di conseguire questo fine sarebbe, che le opere di bonificazione, e di fiumi, torrenti, e canali si restituissero al Ministero de' Lavori pubblici, cui stavano soggette in tutti gli antichi Stati d'Italia, e sono state fino al dì della creazione del Ministero del Commercio. Questo Ministero, da sua parte, conserverebbe il suo ufficio d'investigare e manifestare a quello de' Lavori pubblici il bisogno di si fatte opere per le diverse parti del regno, e di agevolare la imposizione e la riscossione delle tasse per le opere stesse. E se le strade ed i porti, servendo all'agricoltura all'industria ed al commercio, il Ministero del Commercio può dimandare, si costruissero; al modo stesso farebbe per i bonificamenti, per i canali, e per il regime di fiumi e torrenti.

Medesimamente l'Amministrazione delle bonificazioni, che nelle province napolitane si volle separare dalla Direzione generale dei Lavori pubblici, quando surse il Ministero del Commercio, dovrebbe rientrare nella detta Direzione generale. E così tutte le opere pubbliche, proposte esaminate ed invigilate dal medesimo Corpo d'ingegneri del Genio civile, dipenderebbero immediatamente, nelle antiche e nelle nuove province, dalle rispettive Direzioni generali de' Lavori pubblici, le quali son rette dal solo Ministero de' Lavori pubblici: e vedrebbe ricondotta in questa branca del servizio pubblico quella unità di alta amministrazione, di amministrazione locale, e di direzione, che si dimanda a stabilire un solido ordinamento.

Ponendo perciò dall'un de' lati ogni mezzo di blandire i mentovati sconci, noi siamo di parere: che senza entrare in disquisizioni sulla necessità di un Ministero del Commercio, le opere de' canali

di navigazione, di scolo, e d'irrigazione, quelle del reggimento di fiumi torrenti e laghi, e quelle di bonificazione di stagni e paduli e maremme, debbono rientrare negli attributi del Ministero de' Lavori pubblici, siccome è indicato nella legge del 20 novembre 1859, e siccome da prima era per tutta Italia; che le Amministrazioni locali per le bonificazioni, ora segregate e dipendenti dal Ministero del Commercio, debbano riunirsi alle Direzioni generali de' Lavori pubblici di Palermo, di Napoli, di Firenze, ed anche di Torino, dove così fatta Direzione generale, perciò che nel terzo capitolo abbiamo osservato, dovrebbe instituirsi; che il Ministero del Commercio abbia da limitare il proprio ufficio a manifestare il bisogno di tutte quelle opere idrauliche, che dimanda l'incremento dell'agricoltura e dell'industria, e ad agevolare l'imposizione o la riscossione delle tasse (8).

---

## CAPITOLO VII.

### CONSIDERAZIONI

#### INTORNO ALL' AMMINISTRAZIONE ED ALLA DIREZIONE DE' PORTI SPIAGGE E FARI E DELLE STRADE FERRATE

Intorno alle opere de' porti e fari e delle strade ferrate, la legge del 20 novembre 1859 ne attribuisce l'alta giurisdizione al Ministero de' Lavori pubblici, e la direzione e la vigilanza al Genio civile; e sopra di ciò non abbiamo nissuna osservazione sostanziale da fare. Solo dobbiamo avvertire, che per la Italia settentrionale, si stabilì un ufficio, o direzione centrale, a Genova per le opere marittime, ed una Direzione generale per le strade ferrate a Torino, entrambe dipendenti dal Ministero de' Lavori pubblici; ma congiunte alle antiche province la Emilia, la Toscana, le Marche e l' Umbria, e le due Sicilie, non si potrebbe, come si è impreso a fare, distendere il servizio delle opere marittime e delle strade ferrate per tutto il resto d' Italia, a similitudine di ciò che si era stabilito per la parte settentrionale. Quelle direzioni bastavano dov' era una breve estensione di lido, dove assai opere si erano già fatte, dove poche ne restavano da fare; ma per tutte quante le contrade italiane, per un lido di sterminata lunghezza, circondato da tre mari, compreso il lido dell' isola di Sicilia; nelle quali contrade sono da distendere ancora le principali strade ferrate, e molti porti e molti fari si hanno a stabilire lungo i detti lidi, non potrà certo bastare una piccola direzione di strade ferrate a Torino, un ufficio per i porti e fari a Genova, ed a simiglianza di questo, uno ad Ancona, uno a Napoli ed un altro in Sicilia.

La grandezza dello Stato novello richiede norme fondate con maggiori proporzioni, in scambio di piccole amministrazioni, non coordinate, e però non suscettive di un' alta unica e spedita direzione.



D'altra parte, mostrata la necessità e la utilità delle Direzioni generali de' Lavori pubblici, in ciascuna di queste sarà da richiamare ciò, che riguarda strade ferrate porti e fari, così nelle antiche province, come nella Toscana nella Sicilia continentale e nella insulare.

Per le strade ferrate, ogni direzione speciale, ogni ufficio tecnico rivolgerà le sue proposizioni alla relativa Direzione generale, la quale provvederà immediatamente nella cerchia de' propri attributi; e per provvedimenti di maggior portata se ne riferirà al Ministero de' Lavori pubblici, dal quale ogni Direzione generale dipende.

Per i porti e fari sarà da fare altrettanto. Se non che per le province napolitane, dove speciali Commissioni fecero scorgere la convenienza di molti porti novelli e di molti fari, e dove degli uni e degli altri già parecchi sono stati approvati, non è punto bastevole un ufficio unico. Chi per poco abbia sott'occhio la carta de' lidi delle nostre province, e ne paragoni la estensione al lido del golfo di Genova e della Sardegna; chi non conosca che una Commissione per i porti ne trovò necessari o convenienti oltre a quaranta, attorno a' nostri lidi, tra grandi e mezzani, e che per i fari ci era in Napoli una Commissione permanente, composta da ufficiali generali e superiori della R. Marina e da ispettori del Genio civile, la quale preparò notabili lavori allo stabilimento di tutti i fari ne' nostri paraggi, non potrà non reputare insufficiente un solo ufficio centrale in Napoli per i porti ed i fari.

Secondo il nostro avviso, per le province napolitane occorrerebbero per lo meno due di questi uffici centrali d'ispezione; e ciò oltre ad uffici, o direzioni speciali, per qualche porto ed altra opera marittima, quando per la importanza non convenisse tenerla aggregata alle direzioni delle province intese al servizio ordinario delle opere pubbliche. I porti di S.<sup>a</sup> Venere, di Tropea, e di Cotrone in Calabria, il porto di Salerno, il porto di Napoli, il porto di Pozzuoli, i porti di Brindisi, di Bari, di Gallipoli, di Taranto, come potrebbero essere ben diretti da ingegneri capi, preposti al servizio generale delle opere pubbliche della rispettiva provincia, ed essere invigilati nella costrut-

tura dal solo ispettore dell'ufficio centrale di Napoli? Ecco perchè, oltre a più di un ufficio centrale, si rendono necessarie delle direzioni speciali, che règolino la costruzione ed il mantenimento delle opere marittime di un golfo, ove si avrà da stabilire un porto, e saranno da costruire de' fari, e da riparare scali ed altrettali opere: per esempio una direzione a Napoli, aggregata all'ufficio centrale, un'altra per quello di Salerno, e così via via (9).

Queste direzioni speciali dipenderebbero da' relativi uffici d'ispezione; i quali alla lor volta starebbero nella dipendenza della Direzione generale di Napoli; per mezzo della quale le proposizioni si trasmetterebbero alla disamina del Consiglio superiore de' Lavori pubblici ed all'approvazione del Ministero de' Lavori pubblici; siccome si fa al presente.

Questo, che abbiamo notato per le province napolitane, va disteso per la Sicilia, per la Toscana e per gli altri lidi non compresi nelle antiche province.

Nostro intendimento è che la ispezione delle opere marittime riesca seria ed efficace, e le più rilevanti di tali opere sieno condotte da ispettori, ingegneri superiori e subalterni del Genio civile, più particolarmente versati in queste discipline, e che ci possano spendere tutto il lor tempo e le loro cure.

Ed essendo così le strade ferrate, come i porti ed i fari opere sommamente speciali, è pure necessario che le proposizioni se ne facciano, ed il minuto dell'amministrazione se ne regoli da persone versate nelle diverse parti di tali materie.

Per le strade ferrate una Commissione mista di amministratori, economisti, ispettori del Genio civile alle medesime addetti, ed ufficiali superiori del Genio militare, dovrebbe risiedere presso a ciascuna Direzione generale, per esaminarne la convenienza, quanto alla parte economica, commerciale e militare, e quanto ai capitolati alle concessioni ed all'esercizio delle strade stesse.

Per le opere poi di porti e fari, una simile Commissione, composta di uffiziali generali e superiori di Marina, e d'ispettori del Ge-

nio civile, con l'intervento di quelli tra costoro, che son capi degli uffici centrali dipendenti dalle rispettive Direzioni generali, dovrebbe pur risiedere presso di queste, al paro della Commissione permanente de' fari, non ha guari soppressa.

Quanto a' progetti d'arte, sì per le strade ferrate e sì per i porti e fari, i medesimi dovranno sempre andar esaminati dal Consiglio dei Lavori pubblici (10).

## CAPITOLO VIII.

### CONSIDERAZIONI

#### INTORNO ALL' AMMINISTRAZIONE ED ALLA DIREZIONE DEGLI EDIFIZI PUBBLICI, AMPLIAZIONE DEGLI ABITATI E MONUMENTI DI ARTE

Al Ministero de' Lavori pubblici ed al Genio civile, dipendente da tal Ministero, la legge del 20 novembre 1859 attribuisce rispettivamente la soprantendenza e la direzione degli edifizii pubblici. Questi amplissimi attributi potevano stare forse per le province settentrionali, dove il servizio si concentrava in tre soli uffici, a Milano, a Torino ed a Genova, e limitavasi a pochi edifizii. Ma per tutta Italia così fatti attributi vogliono altrimenti diffinirsi. Ed innanzi abbiamo ricordato, che a Firenze ci ha una Direzione generale per gli edifizii pubblici ed i monumenti di arte della Toscana, in Napoli ed in Sicilia i più degli edifizii dello Stato, dipendenti da altri Ministeri, si sono allogati ad architetti civili, gli edifizii municipali e gli ingrandimenti degli abitati si conducono da architetti civili e da Corpi di architetti municipali, e le proposizioni sono vagliate da Consigli edilizi: e quanto a' monumenti di arte, antichi e moderni, ne dividono le cure i municipi e le accademie, col sussidio di architetti direttori.

E però sarà bene, che vadano distinti e notati quei soli edifizii, che nelle province napolitane per antico hanno fatto parte del servizio del Genio civile: p. e. gli edifizii annessi alle strade ferrate, come *Stazioni* e altre varie officine; gli edifizii annessi ai porti, come magazzini di deposito, officine di costrutture marine, uffizi di deputazioni di sanità marittima, lazzeretti marittimi; gli edifizii idraulici inerenti a' canali; gli edifizii provinciali, come uffizi di prefettura, prigioni centrali, quartieri di carabinieri. Ma per tutti gli edifizii e monumenti pubblici, quali sarebbero le reggie, le cat-

tedrali, i teatri, gl'ippodromi, gli ospedali, le zecche di monete, le sale di borse e di tribunali, le università, i collegi, le accademie, le aule del Parlamento, le piazze pubbliche, le fontane, i mercati e simili, i quali non dipendono strettamente da opere riguardanti il Ministero de' Lavori pubblici, bensì da altri Ministeri, e si vuole lasciare a' rispettivi Ministeri la scelta di pruovati architetti, e la libertà di procedere a via di pubblici concorsi. E questo ne sembra secondo giustizia: imperocchè da quello, che abbiamo osservato intorno alle opere comunali, i mentovati edifizii non entrano nella specialità del Genio civile; e potranno bene allogarsi agli architetti civili liberamente scelti, i quali anzi sono più versati in questo ramo, perchè si addicono particolarmente alle materie attenenti all'architettura civile.

Intanto è questo il luogo di far notare, come la citata legge del 1859, preponendo il Genio civile a tutti gli edifizii e monumenti pubblici, ebbe a trovar necessario (art. 342) di richiamare in questo corpo architetti e disegnatori di sperimentato valore. Ma quando si saranno sottratti al Genio civile i sopra menzionati edifizii e monumenti soggetti a' Ministeri dell'Interno, delle Finanze, del Culto, e della Istruzione pubblica, cesserà la necessità del sussidio di architetti civili, come Ingegneri del Genio civile; e più ora, che nelle scuole di applicazione di questo Corpo si apprende a fondo il disegno dell'architettura civile, specialmente nella scuola di Napoli, dove a questa parte dell'insegnamento presiede un valente professore, che è oramai nostro ingegnere.

---

## CAPITOLO IX.

### CONSIDERAZIONI

#### INTORNO ALL' AMMINISTRAZIONE ED ALLA DIREZIONE DE' TELEGRAFI E DELLE MINIERE

La più volte ricordata legge del 1859 preponeva al ramo dei telegrafi ed all' altro delle miniere , soggetti al Ministero de' Lavori pubblici, il Corpo Reale del Genio civile.

Per i telegrafi si è stabilita un' amministrazione separata con un numeroso Corpo d'ingegneri telegrafici ; e per verità ciò sembra che possa stare ; dacchè le cose della telegrafia non rappresentano una parte assolutamente necessaria delle discipline di un ingegnere del Genio civile ; ed il principio della divisione del lavoro e degli attributi conferma questa separazione.

Le miniere poi sono passate nella dipendenza del Ministero del Commercio. In Francia , dov' è un sol Ministero per i Lavori pubblici ed il Commercio , le miniere sono aggregate alla sezione dei Lavori pubblici. Si possono esse riguardare per ciò che tiene allo scavo ed all'amministrazione; l'uno è proprio della scienza e dell'arte, l' altra è inerente all' esercizio di questo ramo d' industria e di commercio. In Francia è un Corpo separato d' ingegneri delle miniere ; ed un simile ne prescriveva per le antiche province italiane la citata legge del 1859. Per verità poichè due civili nazioni , la Francia e l' Italia , riconoscono per le miniere la convenienza di un separato Corpo d' ingegneri , noi , sempre seguitando il principio della divisione del lavoro, siamo del medesimo parere. Quanto alla dipendenza, potrebbe taluno inclinare a credere che questa fosse propria, anzi del Ministero de' Lavori pubblici, che dell' altro del Commercio ; ma poi che lo scavo delle miniere va congiunto all'esercizio di questo ramo d' industria , fino a tanto che durerà un Ministero per il Commercio, nessuno inconveniente indurrebbe il mantenere le miniere in questo Ministero.

## CAPITOLO X.

### CONSIDERAZIONI

#### SULL' UFFIZIO DEL MINISTERO E DELLE DIREZIONI GENERALI DE' LAVORI PUBBLICI

Nelle presenti condizioni d'Italia, con un governo retto a monarchia costituzionale, dove ogni cosa dee procedere a via di leggi, e con la pubblicità della luce del giorno, nulla si vuole che senta d'incerto, d'ingiusto, di arbitrario. Or noi vediamo come nella legge del 20 novembre 1859 si tace di molte cose; e tra le altre degli attributi degl'ispettori e degl'ingegneri del Genio civile, de' modi di esercitare i correlativi uffizi, de' regolamenti richiesti per la composizione l'esame e l'approvazione de' progetti, per gli appalti e per la condotta, così delle opere, come del mantenimento delle medesime. Tutti questi regolamenti, omissi allora per brevità, avrebbero dovuto venir fuori per decreti reali. Surto il regno novello per l'unione degli antichi Stati italiani, nel 1861 nacque un regolamento di servizio, come nel secondo capitolo abbiamo accennato. Non appena si cominciò a conoscere ed applicare, ed ecco, dopo tre mesi, cangiati i ministri, ne veggiamo un altro. E mentre ci ha le Direzioni generali, che sono una delegazione del Ministero de' Lavori pubblici, ecco dagli uffici ministeriali spedire contratti approvati per opere nazionali a' prefetti delle province, che nulla ne conoscevano, dare ordini agli uffici tecnici, senza che le Direzioni generali ne avessero sentore, fare mutamenti di residenze, accordare promozioni, allogare direzioni di opere, senza norme, senza precedenti informazioni, senza cognizioni di luoghi e di persone. Il perchè contro i Ministeri in generale, nella libera stampa, si grida all'arbitrio, al favore, alla onnipotenza ministeriale, ed alla suprema necessità d'infrenarla. Da una parte egli è vero, che il Ministero de' Lavori pubblici non si

trovò preparato a condurre una quintuplicata mole di affari; ebbe a procedere con norme diverse in uso negli antichi Stati; fu stretto ed incalzato da cento clamori di far presto molte opere importanti; non poteva da prima aver piena conoscenza di tutti gl'ingegneri italiani e dello stato di ogni contrada; e da tutti sclamavasi all'unificare l'Amministrazione. D'altra parte è pur vero, che tutto ciò ha varcato ogni ragionevole confine. E se tanta confusione ingenera danno nelle altre Amministrazioni, in questa de' Lavori pubblici il danno riesce a cento doppi più grave.

Epperò in un novello ordinamento è mestieri, che tutto venga determinato a via di leggi stabili, chiare e precise; tanto maggiormente, che è invalso l'uso di proporre uomini politici a segretari generali de' Ministeri, ad esempio de' sotto-segretari di Stato in Inghilterra; i quali lasciano quest'ufficio ad altri novelli per ogni mutamento di ministri. Ciò in Inghilterra nulla rileva, dacchè colà nessuno cangia regolamenti a suo talento; ma in Italia questi frequenti cangiamenti di regole e di persone apportano un nocumento grandissimo.

Innanzitutto si hanno a diffinire così gli attributi del Ministero de' Lavori pubblici, sulle diverse categorie di opere pubbliche, come l'esercizio dell'alta sua amministrazione, specialmente per gli affari di ordine generale, per la disposizione e l'approvazione di opere importanti, per la classificazione di strade ed altre opere, per le nomine e le promozioni, per preparare i bilanci annuali, per allogare spese straordinarie, per disporre ed approvare regolamenti di arte e di servizio interno e via dicendo (11).

Si vogliono diffinire egualmente gli attributi delle Direzioni generali, distinguendo tutto ciò, che le medesime dovranno proporre alla risoluzione ed alla superiore approvazione del Ministero, come sarebbero i regolamenti interni di servizio, i progetti di opere nuove, i quaderni di condizioni per gli appalti, i provvedimenti per rimuovere gravi ostacoli nel servizio, le informazioni sulle opere, sugli impiegati e sugli ingegneri del Corpo del Genio civile, i progetti dei



bilanci annuali, i fondi da assegnare straordinariamente, la proposta per nomine e promozioni, con gli avvisi relativi di Commissioni competenti, ec. ec.; e distinguendo tutto ciò che le Direzioni generali stesse debbono fare da sè, come sarebbero le comunicazioni de' decreti, dispacci e risoluzioni ministeriali a' diversi uffici tecnici, agl'ispettori, al Consiglio de' Lavori pubblici, a' Prefetti ed altri agenti della pubblica Amministrazione, le approvazioni di stati stimativi e perizie di lavori ordinari ed urgenti, ne' limiti del bilancio e di somme determinate; i tramutamenti degl'ingegneri, le delegazioni di affari al Consiglio superiore de' Lavori pubblici, alla Commissione di revisione, agl'ispettori, agl'ingegneri; i pagamenti degli stipendi, indennità e ricompensi al Genio civile, degli stipendi agl'impiegati; i pagamenti agl'imprenditori per lavori eseguiti, per mantenimenti di strade e simili, i pagamenti per danni ed occupazioni di fondi de' privati, la trattazione degli affari già risolti superiormente, la esecuzione de' contratti e degli appalti di spese approvate e de' mantenimenti; e quant'altro riguarda la minuta e locale amministrazione; per il che le Direzioni generali son poste; come quelle che servono a coadiuvare il Ministero, a rappresentarlo con efficacia anche nelle più lontane parti d'Italia, ed a sollevarlo dal cumolo de' minuti affari nascenti dalla esecuzione delle opere. (12)

---

## CAPITOLO XI.

### CONSIDERAZIONI

#### INTORNO AL CORPO REALE DEL GENIO CIVILE

Venendo al Genio civile, dobbiamo fare alcune osservazioni sull'ammissione, sulle promozioni, sugli stipendi, sulle destinazioni e tramutamenti, ed alcune altre preliminari ne faremo intorno a ciò, che tiene ad un ordinamento novello, a fine di condurre questo Corpo ad unità.

Diciamo adunque, che questo Corpo speciale, per segnalati servizi, per alti fatti, per immense opere, per dottrina, si è renduto benemerito della comune patria, come affermavasi pure nella menzionata relazione, premessa alla legge del 20 novembre 1859; e se il medesimo Corpo è necessario alla proposta, alla esecuzione ed al mantenimento di opere pubbliche di generale interesse, siccome innanzi abbiamo osservato, sarà mestieri che gl'ingegneri si ammaestrino solo nella scuola di applicazione, e da questa solamente si prendano a via di esami a concorso. Questa regola si è sempre serbata in Francia e nelle nostre province, dove per antico trovasi fondata una scuola di applicazione per quest'ingegneri; ed in Francia è stata immutabile, tanto che a tempo della ultima repubblica francese, un decreto del presidente la confermò. E per verità il metodo uniforme d'insegnamento giova mirabilmente all'unità ed alla semplicità del servizio degl'ingegneri. A Torino ci ha una scuola di applicazione: a Milano ci ha un istituto tecnico, già venuto in fama, ed accomodato a scuola per gl'ingegneri; a Napoli abbiamo una scuola di applicazione, dove si educano gl'ingegneri del Genio civile per le province napoletane e per le siciliane. Or se queste scuole sono aperte a tutti quei giovani italiani, che vogliono addirsi ad ingegneri del Genio civile, bisognerà prescrivere: che solo dalle me-

desime saranno presi gl'ingegneri di questo Corpo, e sempre mediante esame a concorso. Noi non ci arresteremo a mostrare la necessità, oramai già troppo dimostrata, di una scuola così fatta, al paro delle scuole per gli ufficiali dell'esercito, del Genio militare, della R. Marina; nè diremo come con ciò cesserà ogni arbitrio, ogni confusione, derivante dall'introdurre persone estranee nel Corpo, e cesserà ogni giusta doglianza degl'ingegneri del Corpo stesso, di vedersi posposti o soggetti ad ingegneri non entrati nella detta scuola, e non usciti dalla medesima a forza di solenni pruove de' lor faticosi studi e profondi (13).

Le promozioni tra gl'ingegneri del Corpo non si avranno da fare per salti, ma gradatamente, tra quelli di una stessa classe, dalla inferiore alla superiore; nè si avranno da fare per sola anzianità, ma per meriti acquistati nel servizio, tenendo una giusta ragione dell'anzianità. Per *abilità zelo e probità* statuiva le promozioni l'art. 21 del decreto del 6 maggio 1806 per l'antico regno d'Italia. Per *merito di servizio* prescriveva tali promozioni per le province meridionali l'art. 20 del R. Decreto organico del 25 febbraio 1826; per ragioni di *merito in prima* e poi per *anzianità* le indicava il regolamento di Toscana all'art. 155; e per *merito avuto riguardo all'anzianità* le prescrive l'art. 334 della legge del 20 novembre 1859. A noi sembra più accettabile questa ultima regola; imperocchè se all'uno de' due da promoversi, cioè al più anziano, manchi alcun poco del merito acquistato dall'altro meno anziano, ma egli sia abile a bene esercitare il suo ufficio, l'anzianità è sempre un'arra della sua pratica e di maggiore esperienza: se per contrario il più anziano abbia mostrato mala prova nel suo mestiere, l'anzianità a nulla potrà giovargli. Ma sarà solo giudice del merito un direttore generale, singolarmente se per avventura non conosca molto gl'ingegneri nè i lor servigi? ne giudicherà un ufficiale del Ministero, un segretario generale, lo stesso ministro? certo no. Il solo mezzo sta nella scelta di una Commissione di pochi ispettori de' più anziani, e più conoscitori delle persone e de' fatti degl'ingegneri preseduta dal

direttore generale ; la quale, dopo una severa disamina de' servigi de' diversi ingegneri dello stesso grado , ne scelga uno a maggioranza, ne ragioni la scelta in un processo verbale e ne trasmetta la proposta al ministro (14).

Gli stipendi sono in generale ragionevolmente assegnati nell' articolo 332 della citata legge del 1859 , ed anche le indennità nel successivo art. 333. Ma una lettera circolare del ministro de' Lavori pubblici, indiritta al presidente della Commissione legislativa addì 5 novembre 1862, tra le altre cose, manifesta, com' egli reputi scarsi gli stipendi per alcuni gradi, e dichiara, se mai convenga aumentarli col contrapporre all' aumento una ristrizione nel numero, per non aggravar la finanza. Noi studiando il contenuto dei ricordati articoli , per verità riconosciamo alquanto di scarsezza così nei massimi gradi, come ne' minimi (15). Per modo di esempio ci ha poca differenza tra lo stipendio dell' ingegnere capo di 1.<sup>a</sup> classe e quelli degl' ispettori di 2.<sup>a</sup> e 1.<sup>a</sup> classe giunti all' ultimo stadio della loro carriera; un discreto aumento perciò si vorrebbe nello stipendio degl' ispettori. Gl' ingegneri allievi, che rappresentano il primo grado nel Corpo dopo la loro uscita dalla scuola, dovrebbero avere uno stipendio maggiore, e solo alquanto inferiore a quello degl' ingegneri ordinari di 3.<sup>a</sup> Classe; e questo stipendio dovrebbe esser fisso, e non a modo di assegnamento, ritenendo che ad ingegneri allievi tanti si dovranno nominare quanti saranno i posti vacanti. Nel così detto *personale subalterno* poi lo stipendio degli aiutanti di 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe e de' misuratori assistenti si dovrebbe alcun poco crescere gradatamente.

Quanto alle indennità, quelle giornaliere ne sembrano bene stabilite , se non che per gl' ingegneri allievi, aiutanti, ed assistenti si dovrebbero pareggiare. Ma le indennità di viaggio , ritenendo che gl' ingegneri superiori abbiano a viaggiare al medesimo modo , e con modi più economici, ma sempre da persone civili, gl' ingegneri inferiori, gli aiutanti, e gli assistenti , le dette indennità dovranno rispettivamente pareggiarsi per gl' ispettori e gl' ingegneri capi , e

per gl' ingegneri inferiori, gli aiutanti, ed anche per gli assistenti che pur si debbono trasferire da luogo a luogo.

Intorno al numero facciamo notare, che nelle diverse contrade italiane il numero degl' ispettori è strettamente giusto, sia che si guardi a' molti affari de' Consigli de' Lavori pubblici, alle delegazioni straordinarie per opere speciali, ed alle ispezioni locali, che dovranno essere efficaci, attive e continue, quali erano da prima nelle province meridionali, per il vero progresso ed il felice successo delle opere; o che si ponga mente alle convenienze di non ritardare lunghi anni le promozioni, siccome incontrerebbe dove si restringesse il numero di questi ingegneri superiori (16). Altrettanto va detto del numero degl' ingegneri capi, degli ordinari e degli allievi. E se gl' ingegneri subalterni intenderanno a far solo i progetti, ad invigilare i lavori ed il mantenimento delle strade, e se si smetterà, come speriamo per il bene delle opere, la pratica, ora invalsa fuor di misura, di tenerli come inchiodati negli uffici, a modo di segretari e di computisti, si potrà diminuire di molto il numero degli aiutanti e degli assistenti, e prendendoli anche da quegli allievi usciti dalla scuola, che non trovassero vacanti i posti d'ingegneri alunni (17).

Sono gl' ingegneri del Genio civile da considerare come pubblici ufficiali e come professori: come ufficiali pubblici ricevono stipendio e riscotono indennità, quando sono obbligati a trasferirsi da un luogo ad un altro; come professori poi non si dovranno loro accordare le debite ricompense per rilevanti servigi, per opere difficili, per fatti che li avranno renduti benemeriti? Gli architetti e gl' ingegneri civili riscotono onorari sì dalle pubbliche Amministrazioni e da' privati possessori, e sì dagli appaltatori. E se lo Stato le province i comuni rappresentano il privato possessore, il proprietario dell' opera, non dovranno da parte loro retribuire l'ingegnere del Genio civile, come professore, in ragione delle durate fatiche? E tali pingui onorari e larghi guiderdoni veggiamo tuttodi dalle private società dare ad ingegneri direttori di strade ferrate, che costoro tra pochi anni vengono a formarsi di ricchi patrimoni. Per il che quando gl' ingegneri

del detto Corpo condurranno l'opera di una strada ferrata, di un porto, di un gran ponte od altra di molto momento, non potranno non aver dritto a riceverne un guiderdone straordinario; che non è al certo un guiderdone il semplice stipendio, che li tiene avvinti agli ordini del governo, li fa andare attorno dove e quando il governo comanda, e li obbliga a spedire cento affari giornalieri. E però ci auguriamo che sorga una volta la legge a statuire quell'onesto premio, a carico rispettivamente dello Stato, delle province, de'comuni, che si stimerà giusto per le gravi fatiche ed i lunghi studi di tanti valorosi ingegneri; del pari che la legge stessa, con giusta misura, dovrà comminare le pene e le ammende, che dimanda una severa disciplina, per quell'ingegneri, che si mostreranno ignari e poco volentosi nel loro delicato ufficio (18).

Fra gli altri sconci, da noi accennati al principio del capitolo X, sono i repentini mutamenti di residenza, ed i cangiamenti d'ingegneri ordinati dal Ministero, senza parere del magistrato competente, cioè del capo del Corpo, che in ogni contrada, è il direttore generale; ed a sostegno di questi ordini, non sempre poggiati sulla necessità nè sulla positiva convenienza, si mette innanzi il debito dell'unificare. E noi diciamo, ed affermeremo sempre: che questi mutamenti di persone si vogliono fare per sola imperiosa necessità; che quando alla specialità di un'opera si trovi addetto quell'ingegnere, che più ci sia versato, questi non debba andar rimosso; che nella magistratura nell'esercito son consentiti i continui tramutamenti, dacchè il giudice l'uffiziale portano con loro le leggi, le regole militari, e le mettono in atto dovunque si trovano; che per contrario l'ingegnere se porta con seco i libri e gli stromenti del suo mestiere, il libro della campagna, de' fiumi, de' lidi sta aperto solo innanzi a colui, che li osserva; e la conoscenza di una contrada, de'materiali, de'prezzi, delle consuetudini locali, de'bisogni di una provincia, dimanda almeno un paio d'anni. Or se in fatto di opere pubbliche è impossibile di unificare anche le cose da natura separate, sarà mestieri usare temperanza in questi trasferimenti d'ingegneri. E quando si riconosce-

ranno necessari , non si avranno a stabilire misteriosamente, ed annunziare come per sorpresa. Ed in vero forse un mutamento potrebbe chiedersi per capriccio di qualche prefetto o per altrui prepotenza; forse un' opera potrebbe affidarsi ad uno ingegnere cui mancassero le particolari discipline a ben condurla ; ecco perchè occorrono indagini sulla necessità o sulla convenienza di un mutamento. Ed il direttore generale, quando ha a fare un cangiamento, od a proporre un ingegnere a qualche opera, preso consiglio da ispettori anziani, dovrà interrogare l'ingegnere designato, per vagliare se mai egli alleggi solide ragioni, che lo astringano a non accettare il carico ; affinchè gl' ingegneri si portino di buona voglia ad esercitare il proprio ufficio colà dove sono stati delegati : e soprattutto dovrà provvedere, che alla qualità delle opere rispondano le inclinazioni peculiari degl' ingegneri.

E come solo il capo del Corpo è in grado di conoscere, e far bene tutto questo , così al direttore generale e non al ministro si vuole attribuire il tramutamento e la scelta degl' ingegneri. Ne' soli rari casi di giusti reclami sarà proprio del ministro provvedere contro la scelta fatta dal direttore generale (19).

Intorno alla composizione del Corpo, non è da rievocare in dubbio che un regno solo , un sol Ministero de' Lavori pubblici , dimanda un sol Corpo del Genio civile. Potrebbe solo essere argomento di disquisizione : se nelle presenti condizioni d' Italia bastasse lo avere unificato questo Corpo in quanto al nome , ai gradi , agli stipendi, agli attributi, e bastasse compiere questa unità mediante una legislazione unica ; mantenendone per altro tempo separati i registri , o *ruoli*, quali ora si trovano per le antiche province, per le toscane, per le province napoletane e per le siciliane : o in vece, se fin da ora si dovessero aggregare gl' ingegneri di queste diverse contrade italiane in un registro unico, da servire per le promozioni, e lasciare il Corpo stesso spartito in *sezioni*, al paro di ciò che fece il Ministero nel 1861 per le *sezioni* del Consiglio de' Lavori pubblici ;

per modo che ogni sezione del Corpo intero si rimanesse aggregata alla rispettiva Direzione generale.

Noi non vogliamo profferir parere sull'una o sull'altra forma dell'unità del Corpo. Solo facciamo osservare, che la formazione di un registro, o *ruolo* unico induce gravi difficoltà nel collocare al luogo proprio così gl'ispettori, come gl'ingegneri de' diversi antichi Stati; ciascuno de' quali vanta un'anzianità relativa alla fondazione del proprio Corpo, e tutti ebbero istituzione diversa, e varia fortuna nel condurre più o meno di opere, e nel salire con più o meno di celerità a gradi maggiori. Onde un consesso, poniamo di giudici peritissimi, non potrebbe non ledere alquanto i dritti, il decoro, gl'interessi individui delle persone (20).

Qualunque sia per essere intanto il modo da tenere nell'unificare il Corpo, la vera unità non potrà conseguirsi se non dopo parecchi anni. Bisognerà metter prima uniformità nell'insegnamento delle scuole di applicazione; poi spedire una mano di giovani ingegneri, usciti da queste scuole, in altre contrade italiane, a cagion d'esempio i napoletani ed i siciliani nelle toscane e nelle settentrionali province, ed i piemontesi i lombardi i toscani in queste dell'Italia meridionale: costoro con le dottrine di fresco apprese, con la mente sgombra di inveterati usi locali in fatto del mestiere, desiderosi di veder nuovi paesi, pieni di liete speranze, sarebbero acconci e pronti ad informarsi degli usi di altri luoghi, e delle opere più peculiari di altre contrade italiane; per forma che a capo di non molti anni, gl'ingegneri dell'Italia meridionale potrebbero bene esercitare il proprio mestiere nella Italia centrale e nella settentrionale, e così per converso dicendo degli altri di tali contrade. Il quale scopo mal si raggiungerebbe ora, col rimutare ispettori ed ingegneri anziani, teneri de' vecchi metodi delle loro province, venuti in sul declinare degli anni, ed a' quali l'avvenire non più sorride di dorate speranze (21).

Entrando ne' particolari del Corpo del Genio civile, primo che ci si presenta è il Consiglio de' Lavori pubblici, supremo magistrato in materia di arte; il quale è spartito in quattro sezioni principali,



una a Torino, una a Firenze, una a Napoli, ed una a Palermo, ciascuna aggregata alla rispettiva Direzione generale : sola la sezione di Torino ora è aggregata al Ministero; ma, per ciò che innanzi abbiamo mostrato, dovrebbe andar unita ad una Direzione generale da ristabilire a Torino. Un regolamento per questo consesso trovasi fatto; e questo dovrà entrare a far parte della nuova legislazione, con le debite modificazioni da indicare a luogo proprio (22).

Al Consiglio tien dietro la Commissione di *revisione* ; la quale istituita da lunghi anni nell'Italia meridionale , trovasi preposta a rivedere le calcolazioni nei progetti , nelle liquidazioni e nelle conseguenze delle strade , ne' processi verbali di apprezzo , nelle note di spese , ec.; e non le sole calcolazioni , ma confronta i prezzi con le relative tariffe , esamina le analisi , ne fa rilevare le omissioni o gli errori , e ne offre in fogli di rilievi le sue disamine, le quali rendono, per questa parte, più piani e facili i giudizi del Consiglio. E non per le sole cose attenenti alle opere del Ministero dei Lavori pubblici ; ma questa Commissione è di continuo occupata a rivedere anche progetti, misure, ed apprezzamenti di opere dipendenti da altri Ministeri. Questa istituzione , della quale volle aver piena cognizione quel sommo uomo del conte di Cavour , venne da lui accettata nella riforma fatta nel 1861 del Corpo napolitano del Genio civile, e fu conservata dal ministro de' Lavori pubblici. E questa Commissione , utilissima a rendere più esatti i calcoli , e precisi e moderati i prezzi , e composta da ingegneri anziani , sarà da distendere per le rimanenti parti d'Italia (23).

I progetti poi, specialmente di nuove opere, e di rilevanti lavori di correzioni miglioramenti e restauri, debbono stare sotto le assidue cure degl'ispettori. I quali dovranno far prima un esame locale delle proposizioni degl'ingegneri, per osservare, correggere od accettare una traccia di strada o di altra opera ; col loro parere avranno da trasmettere i progetti stessi, affinchè, intervenendo nel Consiglio de' Lavori pubblici, sieno in grado di fornire i debiti chiarimenti sulle osservazioni locali. Più, dovranno a volta a volta invigilare la ese-

cuzione delle opere, e la buona tenuta delle strade. Rappresentano essi in somma una delegazione, una parte attiva del Consiglio, perchè le opere progrediscano con la impronta della buona pratica, e della esperienza. E però si avranno da determinare i *circoli* d'ispezione e gli attributi degl'ispettori. La legge del 20 novembre 1859 accenna a questi circoli. Ma se nell'Italia settentrionale, dove le opere in gran parte si appaltano *a corpo*, e le strade si mantengono per cura dell'Amministrazione, una ispezione assidua potrà non sembrar necessaria, nella Italia meridionale, per contrario, dove le opere sono eseguite *a misura*, e le strade mantenute dagli appaltatori, necessarissima è stata, e sarà una frequente ed efficace ispezione (24).

Oltre alla ispezione, dovranno gl'ispettori venire incaricati della direzione di opere speciali, di quelle particolarmente, che dimandano maggiore perizia e lunga pratica. La menzionata legge del 1859 attribuisce agl'ispettori le direzioni della maggior parte de' servizi speciali, come di opere marittime, e in generale di opere idrauliche; ed anche per le strade ferrate abbiamo veduto prescelti ispettori. Nella Toscana gl'ispettori avevano la direzione di tutte le opere fatte dallo Stato. E nella Francia sappiamo che gl'ispettori, ed anche gl'ispettori generali hanno condotto molte opere di alta importanza. E veramente quando un ingegnere, dopo un lungo esercizio, ha acquistato cognizioni e pratica tali, da saper bene proporre e condurre grandi opere pubbliche, il governo, a cui spese l'ingegnere si è ammaestrato, dee giovarsi della costui perizia, a pro della bontà della economia e del buon successo delle opere pubbliche. Onde per opere marittime, strade ferrate e rilevanti bonificamenti, che non vanno tra le opere ordinarie, ma sì nella categoria delle speciali e straordinarie, la direzione se ne avrà ad affidare anche agl'ispettori (25).

Intorno agli attributi ed all'ufficio così degl'ingegneri capi, direttori delle opere comprese nel servizio ordinario o generale delle province, come degl'ingegneri di 1.<sup>a</sup> 2.<sup>a</sup> 3.<sup>a</sup> classe ed alunni, delegati rispettivamente alle minori direzioni di circondari ed alla

esecuzione delle opere ; intorno agl'incarichi delle diverse classi di aiutanti ed assistenti , ed intorno alle relazioni de' vari ordini d'ingegneri superiori ed inferiori, tra loro e con gl'ispettori e le Direzioni generali , non accade di fare preliminari considerazioni. Se non che insistiamo su due cose : la prima è che i progetti di novelle strade e di nuovi canali , di qualche importanza , dovranno dagli ingegneri capi trasmettersi agl'ispettori per una disamina locale, prima di presentarli al Consiglio de' Lavori pubblici ; imperocchè le piante e i profili , se in certo modo mostrano la possibilità e la giustezza di un andamento , di una traccia , non valgono punto a far rilevare se la campagna offra altri andamenti ed altre tracce più convenienti ; e la seconda è , che gl'ingegneri aggregati alle direzioni , od uffici provinciali , dovranno intendere alla compilazione de' progetti, e specialmente alla frequente assistenza a' lavori in esecuzione, ed al mantenimento delle strade condotte ad appalto ; senza di che i lavori difetteranno di un regolare indirizzo , la esecuzione de' medesimi non sarà accurata , e gli appaltatori trascureranno la buona tenuta delle strade, con nocumento del pubblico traffico. E non cesseremo mai dal replicare, come sia gravissimo errore, tenere imprigionati quest'ingegneri negli uffici delle direzioni provinciali, a guisa di segretari e di computisti, singolarmente nelle province meridionali, dove le opere ed i mantenimenti si conducono ad appalti , e dove senza una giornaliera vigilanza lo Stato e le province non potranno mai sperare opere ben condotte e strade ben mantenute.

---

## CAPITOLO XII.

### RIEPILOGO DELLE COSE ESPOSTE

Per effetto di queste considerazioni, che siamo andati esponendo, sarà dato di fermare le norme fondamentali di un novello ordinamento de' Lavori pubblici: noi le enumereremo, avvertendo che ciascun numero sarà più o meno il subietto di ogni capitolo della *prima parte* della nuova legge su tale ordinamento.

### DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

---

#### I.

#### **Sue attribuzioni per ciò che riguarda le opere pubbliche**

1. *Strade ordinarie nazionali; loro classificazione, proposta, costruzione e mantenimento.*
2. *Strade ordinarie provinciali, e strade da fare per consorzi di province o di comuni; loro classificazione, costruzione e mantenimento.*
3. *Strade ordinarie comunali di campagna, o sia fuori degli abitati, per ciò che tiene alla disamina delle tracce e de' progetti.*
4. *Opere del reggimento di fiumi e torrenti, loro proposta, costruzione e mantenimento.*
5. *Opere di bonificazioni di stagni, paduli e maremme; cioè progetti, ripartizioni di spese, costruzione e mantenimento.*
6. *Canali di navigazione, di scolo e d'irrigazione, riguardanti acque pubbliche, cioè progetti costruzione e mantenimento.*

7. *Porti, spiagge, fari, ed altre opere marittime ; loro classificazione, proposta, costruzione e mantenimento.*

8. *Edifici pubblici ; cioè edifici provinciali , edifici inerenti alle opere marittime ed a quelle di bonificazione, di canali, e di strade ferrate ; progetti, costruzione e restauri.*

9. *Strade ferrate, costrutte a carico dello Stato o delle province ; cioè proposta, costruzione, mantenimento ed esercizio delle medesime.*

10. *Concessione di strade ferrate a private società, e vigilanza sulla costruzione e sull' esercizio di esse.*

11. *Disamina di progetti e misure di opere rilevanti condotte a spese e cura di altri Ministeri.*

## II.

### **Sua relazione :**

1. *Con gli altri Ministeri, prima, nel tempo, e dopo della esecuzione delle opere pubbliche.*

2. *Co' prefetti delle province.*

3. *Con altri capi di Amministrazione.*

## III.

### **Sua giurisdizione immediata :**

1. *Sul Consiglio superiore, o generale de' Lavori pubblici, sedente nel Ministero :*

2. *sulle Direzioni generali de' Lavori pubblici :*

3. *sul Corpo R. del Genio civile.*

Queste giurisdizioni , ed i corrispondenti attributi del detto Ministero sono stati investigati nel Cap.° X ; ed è superchio enumerarle.

## DELLE DIREZIONI GENERALI DE' LAVORI PUBBLICI

1. *Attribuzioni di ciascuna Direzione, sulla proposta, sui progetti, sulla esecuzione e sul mantenimento delle opere pubbliche di sopra accennate.*

2. *Sue relazioni col Ministero de' Lavori pubblici, co' Prefetti delle province, con altri agenti dell' Amministrazione pubblica.*

3. *Sua giurisdizione sul Corpo R. del Genio civile.*

4. *Affari e proposte che le Direzioni generali dovranno preventivamente trasmettere al Ministero de' Lavori pubblici, per ottenerne provvedimenti e risoluzioni.*

5. *Affari, specialmente per la condotta ed il mantenimento delle opere, che le Direzioni generali, come delegazioni del Ministero, possono trattare e spedire direttamente, senza preventive risoluzioni ministeriali.*

Queste cose si trovano pure indicate di sopra nel Cap.° X.

6. *Commissioni miste, annesse alle Direzioni generali :*

*Per le strade ferrate :*

*Per opere di porti e fari.*

Di queste Commissioni abbiamo fatto parola nel Cap. VII.

## DEL CORPO R. DEL GENIO CIVILE

### I.

#### **Ordinamento.**

1. *Sua composizione per l' intero regno d' Italia.*

2. *Sua divisione in quattro grandi sezioni, ciascuna relativa ad ogni Direzione generale, nelle antiche province, nelle toscane, nelle province napoletane e nelle siciliane (26).*

3. *Sua dipendenza sì dal Ministero de' Lavori pubblici, e sì dalla rispondente Direzione generale.*

4. *Suoi attributi intorno alla formazione alla disamina alla ispezione dei progetti, alla ispezione direzione ed esecuzione delle opere, ed al mantenimento delle opere stesse, di sopra enumerate.*

5. *Delle scuole di applicazione per la uniforme istruzione degli alunni.*

6. *Della prima nomina ad ingegneri alunni de' soli allievi, usciti di queste scuole, a via di solenni esami a concorso.*

7. *Delle promozioni, da fare gradatamente, per occupare i posti vacanti nelle classi e ne' gradi superiori.*

8. *Degli stipendi, e delle indennità giornaliere e di viaggio, così agl' ispettori ed agl' ingegneri, come agli aiutanti ed assistenti, ed ai soprastanti custodi e guardiani.*

9. *Delle ricompense a carico dello Stato delle province e di altre pubbliche Amministrazioni, da accordare agl' ingegneri per segnalati servigi, e per grandi opere fatte.*

10. *Della disciplina, e delle pene per trasgressioni e mancamenti.*

11. *Del numero degl' ispettori di 1.<sup>a</sup> classe (o meglio ispettori generali) degl' ispettori di 2.<sup>a</sup> classe (o meglio ispettori) degl' ingegneri capi di 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe, degl' ingegneri ordinari di 1.<sup>a</sup> 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe, degl' ingegneri alunni; e degli aiutanti di 1.<sup>a</sup> 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe, degli assistenti-misuratori (o soprastanti) di 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe, e de' custodi di 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe; e del numero di ciascuna delle quattro grandi sezioni dell' intero Corpo, in ragione della vastità del territorio e della mole delle opere per ognuna delle suddette contrade cui è addetta una Direzione generale.*

12. *Dell' assisa uniforme de' diversi membri del Corpo (a).*

---

(a) Quest' assisa era prescritta per il Corpo dell' antico regno d' Italia fin dal 1806; era statuita per gli antichi Corpi degl' ingegneri sardi e degl' ingegneri napolitani; i quali ultimi vestirono un assisa presso che militare, ed ebbero i segni di uffiziali militari fino al 1860. Quest' assisa militare uniforme rendesi necessaria ne' viaggi, nell' esercizio del proprio ufficio, segnatamente per entrare ne' poderi privati, e fare disamine e lavori geodetici, soprattutto per sedere nelle Commissioni miste di uffiziali generali e superiori del Genio, dell' Artiglieria e della Marina.

## II.

### Degli attributi del Corpo per ciascuna Direzione.

1. *Del Consiglio de' Lavori pubblici.*
2. *Della Commissione di revisione.*
3. *Degl' ispettori riguardati come membri del Consiglio, come ispettori di circoli e come direttori di opere speciali.*
4. *Degl' ingegneri capi di 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe.*
5. *Degl' ingegneri di 1.<sup>a</sup> 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe e degl' ingegneri alunni.*
6. *Degli aiutanti e degli assistenti misuratori.*
7. *De' custodi.*

## III.

### De' diversi uffizi di ciascuna sezione del Corp.

1. *Dell' ordinamento della scuola di applicazione — Esami a concorso di ammissione — Numero degli allievi — Materie che vi si apprendono — Numero de' professori — Durata degli studi — Regolamento interno — Esami finali — Ispezione della scuola (27).*
2. *Dell' ordinamento del Consiglio — Presidente e vice-presidente — Ispettori di 1.<sup>a</sup> classe (o ispettori generali) — Ispettori di 2.<sup>a</sup> classe (o ispettori) — Ingegneri professori della scuola interventori nelle tornate (28) — Segretario — Numero de' membri delle sessioni generali — e delle sessioni parziali — Ordine delle discussioni — Atti correlativi — Segretariato.*
3. *Ingegneri addetti alla Commissione di revisione — Ordine delle discussioni — Forma e spedizione degli atti delle sue disamine.*
4. *Della ispezione preventiva de' progetti — Della ispezione su' lavori — su' mantenimenti e per altre cose riguardanti ciascun circolo*



*d' ispezione del servizio generale o sia ordinario — Del numero dei circoli — Della ispezione sulle opere speciali.*

5. *Delle opere speciali commesse alla direzione d' ispettori o d' ingegneri capi particolarmente delegati.*

6. *Esercizio dell' ufficio degl' ingegneri capi — Proposta di opere nazionali — Direzione di opere nazionali e provinciali, comprese in ciascuna provincia — Esame de' progetti di strade e canali attenenti a' comuni — Direzione dell' ufficio centrale — Giurisdizione sugl' ingegneri, e sugli uffici circondariali della provincia — Composizione dei progetti e stati stimativi — Forma di questi atti — Apprezzi per danni ed occupazioni — Composizione de' capitolati — Direzione sulla esecuzione de' lavori, sui mantenimenti — Loro relazioni con gl' ispettori de' circoli, con la Direzione generale, col Ministero de' Lavori pubblici, co' Prefetti delle province, con altri agenti dell' amministrazione pubblica.*

7. *Esercizio dell' ufficio degl' ingegneri ordinari di 1.<sup>a</sup> 2.<sup>a</sup> 3.<sup>a</sup> classe ed alunni — Loro dipendenza dagl' ingegneri capi e dagl' ispettori — Loro obblighi nella composizione de' progetti, nella esecuzione de' lavori, per compilare scandagli e misure annuali e finali — Forme di questi atti — Loro vigilanza su' mantenimenti e sui lavori condotti economicamente — Formazione de' processi verbali di consegnazioni e liquidazioni di mancanze.*

8. *Esercizio dell' ufficio degli aiutanti ed assistenti — Loro dipendenza da' rispettivi ingegneri direttori — Loro obblighi per lavori geodetici, per compilazione di Stati stimativi, scandagli e misure, per riscontro di calcolazioni, per assistenza ai mantenimenti ed alle consegnazioni delle strade, ed altri lavori fatti in economia, per vigilanza di lavori in esecuzione, per far piante livellazioni e disegni.*

9. *Della composizione di uffici speciali, di uffici provinciali e circondariali — Ordine interno — Segretari, computisti ed altri impiegati addetti a ciascun ufficio — Trattazione e spedizione di affari — Disciplina.*

Tutte queste materie contenenti la *prima parte* della nuova legge si trovano sparse nella legge del 20 novembre 1859, nel decreto organico del 25 febbraio 1826 per l'ex regno di Napoli, e nei nuovi regolamenti di servizio in vigore nelle province napolitane, o proposti, dal 1861 a questa via, e concernenti al Corpo, alla Scuola di applicazione, al Consiglio, alla Commissione di revisione, alla istituzione degli uffici, alla composizione de' progetti ed alla trattazione degli affari relativi alle opere pubbliche. (29)

---

## CAPITOLO XIII.

### CONSIDERAZIONI

#### INTORNO ALLE REGOLE AMMINISTRATIVE RISGUARDANTI I LAVORI PUBBLICI E' RIEPILOGO DELLE MATERIE INTESE A RIORDINARLE

Quello che la legge del 20 novembre 1859 racchiude nel titolo VI, e chiama *gestione amministrativa ed economica de' lavori pubblici*, secondo il nostro giudizio è proprio ciò, che dee costituire la *legislazione de' Lavori pubblici*. E tenendo il medesimo ordine del procedimento delle opere, dovrà tale legislazione trattare del modo di preparare, e stanziarne i fondi, di farne le spese; di procedere all'appalto; di condurne la esecuzione con un rito, che distingua i dritti e gli obblighi dell'Amministrazione pubblica, e de' suoi agenti e quelli degl'impresari; di procedere alla espropriazione de' poderi e degli edifizii urbani, ed in generale di ciò che è la *proprietà* altrui; di fare gli appalti per il mantenimento delle strade e degli edifizii pubblici: per fine dovrà prescrivere tutto quello, che riguarda la giurisdizione dell'Amministrazione e de' suoi agenti su' possessori de' fondi limitrofi alle strade ordinarie e ferrate, a' canali ed altre opere, e gli obblighi di tali possessori, e de' cittadini in generale, per ciò che è attenente alla polizia ed alla conservazione delle diverse categorie di opere.

Tutto questo trovasi sparso in leggi, decreti, istruzioni, e regolamenti emanati a tempi diversi ne' diversi Stati, onde ora si compone il nuovo regno d'Italia; e tutto questo sarà da ponderare e racchiudere in una *seconda parte*, che risguarderà più propriamente la legislazione delle opere pubbliche.

Il più prudente partito sarebbe quello di conservare e migliorare parecchi buoni ordinamenti locali, radicati così nella settentrionale come nella Italia meridionale; seguitando in ciò il medesimo concetto

de' legislatori, che composero la menzionata legge del 1859, siccome dal principio facemmo notare.

Per modo di esempio nell'Italia settentrionale si appaltano molte opere solo *a corpo*, o sia a lavoro finito, alcune altre a corpo ed a misura con lo stesso contratto, ed alcune a misura: nell'Italia meridionale si appaltano presso che tutte le opere a misura, tranne alcuna a corpo; come sarebbe un ponte di ferro. Non è qui il luogo di discutere, se l'un metodo sia più preciso dell'altro, e debba prevalere. Perchè entrambi sono considerati nella legge del 1859, e poichè in mezza Italia è in vigore l'appalto a misura, ed in molti rincontri è pure in uso nell'altra metà dell'Italia, in un novello ordinamento sarà necessario di stabilire, che gli appalti potranno farsi a corpo od a misura, salva l'applicazione alla qualità dell'opera ed alle consuetudini de' luoghi.

Il mantenimento delle strade nella Italia meridionale e nella Toscana si concede ad appalto; per forma che gli appaltatori somministrano la ghiera ed altri materiali, ne spargono le coperture dei massicciati, ne curano il buon passaggio giornaliero, restaurano le opere d'arte, ec, e tutto ciò per un estaglio fisso annuale. Nell'Italia settentrionale poi, e nell'Emilia si appalta la somministrazione del materiale; e l'Amministrazione per mezzo di cantonieri, assistenti, aiutanti ed altre persone stipendiate ne cura il mantenimento. Il primo metodo torna ad economia dello Stato e delle province, ma aggrava di fatiche gl'ingegneri, per la continua vigilanza e per le consegnazioni e liquidazioni ad ogni fine di appalto; le quali fatiche in vero diminuiranno col sussidio di aiutanti ed altri agenti subalterni: il secondo metodo, possiamo dir nettamente, non è molto economico, ma toglie via litigi e quistioni con gli appaltatori mantentori, e giova ad alleviare le penose cure degl'ingegneri. E però senza stare a discuterli, si potranno entrambi ritenere nel novello ordinamento, per applicare l'uno o l'altro a seconda dei casi e delle usanze locali (30).

In un novello ordinamento dee trovare principal luogo la legge sulla espropriazione forzata per causa di pubblica utilità.

In Francia questa legge del 1810 venne riformata con l'altra del 7 luglio 1833, la quale ebbe un'altra riforma con la legge del 9 maggio 1841, che intese a semplificare alquanto, e rendere più precisi alcuni articoli della legge precedente. Nondimeno in Italia, e specialmente nella meridionale, non potrebbero che a stento eseguirsi opere con la legge francese. Nella Italia settentrionale ci ha una legge sanzionata per il Piemonte addì 6 aprile 1839, alla quale accenna l'art. 284 della legge del 20 novembre 1859. La detta legge piemontese ha molte buone norme, che sono da ritenere per una legge novella, ma ne ha poi altre, che tengono alle lungaggini ed al complicato procedimento della legge francese. Nella Italia meridionale, in fatto di occupazioni di fondi rurali ed urbani, si serba sostanzialmente il medesimo rito tenuto nel Piemonte per sì fatte occupazioni che fa il Genio militare; cioè la estimazione se ne fa da due periti, delegati rispettivamente dal proprietario e dall'Amministrazione: in caso di discrepanza si nomina un terzo perito come arbitro. Questo metodo semplice e spedito, confortato da altre norme per tutelare i dritti della privata proprietà e de' terzi, è stato applicato da cinquant'anni senza recare inconvenienti di sorta.

Per il che su queste basi, e col meglio che ha la citata legge piemontese, potrà stabilirsi una legge, che riesca semplice, chiara e spedita; la quale ora manca (31).

Non meno necessaria cosa è il dar ordine alle disamine ed alle stipulazioni de' contratti. Nell'Italia superiore i quaderni di condizioni, o *capitolati*, per gli appalti, si compilano nelle Amministrazioni subalterne, le quali procedono su questi all'asta pubblica, di poi se ne stipulano i contratti; e questi non si approvano e non si rendono esecutivi se non da poi che sono stati esaminati, ed occorrendo, modificati dal Consiglio di Stato. Le quali disamine prendono un tempo lunghissimo; ed in caso di sostanziali modificazioni inducono spesso il rifiuto da parte degli appaltatori, e con ciò lo speri-

mento di novelli incanti. Nell' Italia meridionale poi , approvata dal Ministero un' opera , se ne componeva il Capitolato , che esaminato dal Consiglio de' Lavori pubblici serviva di base ai pubblici incanti; i quali si conchiudevano, serbandone sempre salva l'approvazione ministeriale. Quando trattavasi di opere di grande spesa e di complicate obbligazioni, il Ministero per la parte *legale ed amministrativa* si confortava dell' avviso dell' *Agente del contenzioso* , magistrato governativo preposto, tra le altre cose, a regolare i contratti di appalto tra lo Stato ed i privati cittadini; ma per lavori ordinari e per mantenimenti , il Ministero approvava da sè i capitolati con le aggiudicazioni, o li restituiva per migliorarne le offerte. Una volta approvato l' appalto, procedevasi alla stipulazione del contratto; il quale non potevasi più in menoma parte variare nè da Consigli di Stato nè da ministri ne dallo stesso Re, in cui nome veniva stipulato l'atto da un pubblico notaio. Questo procedimento, logico e chiaro, mostra come non sia tale il metodo seguitato nelle antiche province.

E però non è chi non veda aperto , come per tutta Italia giovi attenersi al metodo delle province meridionali su questa materia.

E non dovrebbero così fatte disamine pretendersi dal Consiglio di Stato per tutt' i contratti , ma sì per i pochissimi di grande momento; a fine di non opprimere sotto il fascio di cento minuzie un supremo Magistrato , preposto a rivedere e preparar leggi di ordine generale : a seconda dell' importanza bastano gli agenti del contenzioso, i Consigli de' Lavori pubblici. A tal modo si otterrebbe semplicità e speditezza in questo ramo di servizio pubblico (32).

Le leggi adunque sulla *contabilità generale dello Stato*, in quanto ai lavori pubblici, dovrebbero andar modificate. E l' esperienza di due anni ha dimostrato, come non solo per i contratti, ma ancora per altri capi sieno quelle suscettive di correzioni. Parecchi ufficiali del tesoro e ragionieri di queste province movono lamenti sulle forme e sugli ostacoli, che inceppano i pagamenti e la provvista de'fondi. Noi non sapremmo notare quest' inconvenienti: bene sappiamo come al presente non si possa disporre un lavoro a danno degli appalta-

tori trasgressori, e farne pagare subito il valore all'esecutore. Bisognerebbe per ciò stanziare una somma di danaro, da pagarsi in qualunque provincia prontamente agli ordini de' direttori generali de' Lavori pubblici; i quali ne renderebbero conto al fine di ogni *esercizio* annuale; e questo danaro servirebbe per tutte le occorrenze di urgentissime riparazioni, e di lavori da condurre a danno degli appaltatori, il che dimanda danaro pronto e solleciti pagamenti. Onde per questa parte sarebbe mestieri ascoltare quelle osservazioni, che potrebbero recare i più esperti ufiziali del tesoro, e ragionieri delle nostre province napolitane; delle quali si dovrebbe trarre profitto nel nuovo ordinamento delle opere pubbliche.

Con queste ed altre considerazioni intanto, che la brevità ci fa trasandare, verrà fatto di stabilire le norme fondamentali della *seconda parte* delle nuove leggi sull'ordinamento de' Lavori pubblici. Noi, come abbiamo fatto nel capitolo precedente, le enumereremo per un modo di esempio, indicando per ciascun numero il solo titolo delle materie da trattare, ed andar comprese nella detta seconda parte dell'ordinamento novello.

### Della spesa delle opere.

1. *Definizione delle opere a carico dello Stato:*
  - delle province :
  - de' comuni :
  - delle opere, alla struttura ed al mantenimento delle quali contribuisce sì lo Stato e sì la provincia od il comune.
2. *Formazione de' bilanci.*
3. *Assegnamento di fondi per opere non previste, per lavori urgenti, per lavori da fare in economia, per lavori in danno, per le spese diverse, ordinarie e straordinarie.*
4. *Regole di contabilità relative ai pagamenti agl'ingegneri, agl'impiegati, a' possessori spropriati, agli appaltatori costruttori, mantenitori, esecutori de' lavori in danno e per economia.*

### Attributi delle Deputazioni provinciali.

5. *Sulla proposta delle strade ed altre opere pubbliche provinciali, e de' fondi necessari :*
6. *Sull' amministrazione de' fondi di tali opere :*
7. *Sulla vigilanza, in fatto di esecuzione di lavori provinciali, e di mantenimenti di strade ; esclusa ogni ingerenza propria dell'ufficio e dell' esercizio del Genio civile, ed escluso ogni intervento in cose di arte.*

### De' metodi di esecuzione delle opere.

8. *Norme per gli appalti : a misura :*
  - *all' asta pubblica :*
  - *all' asta a termini abbreviati :*
  - *ad una sola subasta :*
  - *per sommissione :*
  - *col metodo ad ordine :*
  - *col metodo per urgenza :*
  - *col metodo in economia, od in amministrazione :*
  - *in danno degli appaltatori trasgressori.*
9. *Norme per gli appalti a corpo :*
10. *Norme per gli appalti di mantenimento.*

### De' contratti di appalto di opere ordinarie.

11. *Clausole generali da servire di base a tutti i contratti di appalto :*
  - *di nuove opere :*
  - *di riparazioni e restauri :*
  - *di mantenimenti.*



12. *Clausole particolari da servire a' quaderni di condizioni, o capitolati, per la esecuzione de' lavori:*
  - *di strade ordinarie a carico dello Stato e delle province:*
  - *de' lastricati delle strade, sia con ciottoli o con lastre di diverse pietre:*
  - *di costruzione e restauro di edifizii demaniali e provinciali:*
  - *di ponti di diverso genere ed altre opere di fabbrica, di legname, di ferro:*
13. *Clausole particolari da servire a' capitolati de' mantenimenti:*
  - *delle strade ordinarie dello Stato e delle province:*
  - *delle piantate di alberi lungo le strade e gli argini de' fiumi e canali, con le condizioni della piantagione di alberi di diversa specie:*
  - *degli edifizii pubblici:*
  - *de' canali di scolo ed altre opere idrauliche:*
14. *Norme per la giusta applicazione de' contratti, e per chiarire le quistioni nascenti dalla esecuzione de' contratti medesimi:*

**De' contratti di appalto di opere speciali.**

15. *Clausole particolari da servire a' capitolati delle opere:*
  - *di porti di nuova costruzione:*
  - *di nuovi fari:*
  - *di altre opere marittime:*
  - *di riparazioni di tali opere:*
  - *di nuovi canali, arginazioni ed opere di bonificazione.*
16. *Clausole generali da servire ai capitolati sì della costruzione e sì dell' esercizio di strade ferrate condotte a carico dello Stato e delle province.*

**Espropriazione forzata  
per causa di pubblica utilità.**

17. *Norme per dichiarare i casi di pubblica utilità.*
18. *Forme per procedere alla estimazione de' fondi da occupare.*
19. *Norme per lo apprezzo :*
  - *di fondi rurali :*
  - *di fondi urbani :*
  - *di edifizii speciali :*
  - *di danni ed occupazione temporanea.*
20. *Procedimento ne' casi di dispareri.*
21. *Norme per gl' interessi, ne' casi di apprezzii conchiusi dopo le occupazioni.*
22. *Norme per i pagamenti e per assicurare i dritti de' terzi.*
23. *Forme abbreviate per le occupazioni ne' casi di opere urgenti.*

**Concessione delle strade ferrate  
e di altre opere a private società.**

24. *Regole generali per ciò che riguarda lo stabilimento delle strade ferrate, la loro relazione con le strade ordinarie, fiumi, canali, abitati ed altri ostacoli, che le medesime debbono vincere o traversare.*
25. *Condizioni generali per istabilire la concessione di strade ferrate a private società :*
  - *per esercitare un' efficace vigilanza così nella costruzione, come nell' esercizio delle medesime.*
26. *Condizioni per le concessioni e l' esercizio di altre opere.*

## Della Polizia in materia di opere pubbliche.

27. *Norme riguardanti gli obblighi e i doveri de' possessori de' fondi limitrofi, e de' cittadini in generale, per ciò che riguarda l' esercizio, l' incolumità e la conservazione :*
  - delle strade ordinarie nazionali e provinciali :
  - de' fiumi canali e laghi :
  - degli argini ed opere di bonificazione :
  - de' porti :
  - de' pubblici edifizi :
  - delle strade ferrate :
28. *Mezzi di repressione contro i trasgressori.*
29. *Norme per la pronta demolizione di opere abusive fatte in danno delle strade ed altre opere pubbliche.*
30. *Procedimento in materia di contravvenzioni.*

## Regole generali e transitorie.

31. *Procedimento ne' casi non previsti dalle leggi novelle.*
32. *Attributi delle Amministrazioni provinciali e comunali :*
  - sulla vigilanza di strade ed altre opere nazionali, per ciò che riguarda buon mantenimento, incolumità delle medesime, e per prevenire o punire gli abusi :
  - sulle nomine de' terzi periti, in fatto di apprezzamenti di danni ed occupazioni, e degli appaltatori e periti di ufficio :
  - per la cooperazione intorno a' mezzi di agevolare la esecuzione de' lavori pubblici :
  - e per tutto ciò che riguarda intervento dell' Amministrazione provinciale e comunale nelle cose attenenti a' lavori stessi.

Questi ed altri capi, di che si avrà a comporre la *seconda parte* di una nuova legislazione sulle opere pubbliche, si trovano registrati nella legge del 20 novembre 1859 in vigore nelle province setten-

trionali, nel *regolamento disciplinare* per il Corpo degl'ingegneri della Toscana pubblicato a Firenze nel 1839, nelle principali istruzioni e regolamenti in vigore nelle province napoletane e siciliane, e specialmente nel decreto organico del 25 febbraio 1826 ed istruzioni annesse, nelle lettere circolari della Direzione generale de'Ponti e strade pubblicate negli anni 1829, 1830, nelle istruzioni per il servizio delle opere pubbliche del 1834, 1839, 1841, nelle condizioni del 1832 per il mantenimento delle strade regie, nelle istruzioni e clausole di arte per i lastricati delle strade interne del 1833, nelle istruzioni sanzionate col decreto del 1858 per le piantagioni, nel decreto organico del 1855 per la istituzione dell'Amministrazione generale delle opere di bonificazione e regolamenti annessi, nella *raccolta di disposizioni* per il servizio delle opere affidate al Genio civile stampata in Napoli nel 1861, che riassume in gran parte i citati regolamenti, ne' novelli regolamenti di servizio per le province napoletane del 15 dicembre 1861 e 19 maggio 1862, nel novello quaderno di capitolato per i mantenimenti di strade nazionali e provinciali, e nella raccolta di leggi e decreti riguardanti le strade ferrate italiane, pubblicata nel 1862.

Non resta che a ponderare tutti questi regolamenti, e raffrontarne le diverse parti, a sceglierne il meglio, accordarlo alle condizioni presenti ed ordinarlo: il che più agevolmente potrà venire a capo di recare ad effetto una Commissione, da poi che saranno stabiliti i principi fondamentali dell'ordinamento novello su queste considerazioni, che per quanto la scarsità del tempo consente abbiamo potuto esporre (33).

---

NOTE  
E RICAPITOLAZIONI

AGGIUNTE NELL' ANNO 1869





## NOTE

---

(1) Questa relazione fu letta in quattro successive adunanze del Consiglio dei Lavori pubblici (Sezione di Napoli) nel dicembre del 1862, ed approvata ad unanimità di voti.

(2) Le Direzioni generali in Napoli, in Palermo, ed in Firenze furono soppresse nel luglio del 1863.

(3) Le ispezioni, quali erano nelle province meridionali, versavano nella disamina de' progetti i più rilevanti, e si esercitavano durante la esecuzione dei lavori e dopo. Erano un sindacato efficace, un consiglio continuo, un aiuto per gl'ingegneri, che removeva ogni dubbiezza ne' casi più difficili. Tolti quei centri naturali delle Direzioni generali, e tratti presso di un lontano Ministero quasi tutti gl'ispettori, le ispezioni di necessità sono divenute rare, e spesso si aggirano a *collaudare*, cioè a *lodare* un' opera fatta, buona o mediocre ch'ella sia, e facendo spallucce su quegli errori, che avvertiti a tempo si sarebber potuti evitare: nè si potrebbe altrimenti, a causa di sterminate distanze e di forti spese d'indennità.

(4) Un valente direttore-capo-di divisione nel Ministero de' Lavori pubblici ci diceva, com' egli lavorando l'intera giornata ed anche molte ore di notte, non giungeva a spedire le *pratiche* del proprio ufficio; e spesso parecchi gravi affari andavano risolti senza un posato studio, e bisognava attenersi alle proposte, non sempre ponderate, degli ufficiali subalterni. Questo sconcio sarebbesi evitato col non sopprimere quelle Direzioni generali, alle quali si sarebbe lasciato il minuto del servizio, tutto ciò che tiene alla esecuzione; ed

il Ministero avrebbe avuto largo campo di attendere ai provvedimenti di ordine generale.

(5) Le Prefetture appena bastano a'mille affari propri; ed a stento e con ritardo trasmettono gli atti degli uffici tecnici governativi al Ministero, ed i provvedimenti ministeriali a'detti uffici. Nissun potere hanno; onde non possono assomigliare nè pure ad una pallida sostituzione delle sopresse Direzioni generali. Queste, per contrario essendo per propria istituzione una delegazione del Ministero, incaricandosi delle sole opere pubbliche, e venendo rette da persone tecniche ed autorevoli, giovavano mirabilmente alla speditezza dei lavori pubblici, specialmente nazionali, ed all' aiuto del Ministero nella trattazione degli affari.

Lo stesso Ministero riconoscendo la lentezza de' pagamenti per mezzo delle Prefetture, con lettera circolare del 27 ottobre 1869, ha ordinato a tutti gl' ingegneri direttori, gli trasmettessero direttamente i *certificati* e le *misure* de' lavori. Non andrà molto, e sarà astretto a fare altrettanto per l' intera corrispondenza delle carte relative ad opere nazionali.

(6) L'esperienza di sette anni ha mostrato il grande errore della soppressione delle Direzioni generali. Archivi sconvolti; carte disperse ed involate; ingegneri novelli a capo degli uffici tecnici; richiamati in un lontano consiglio centrale i più degl' ispettori; altri messi alle strette di ritirarsi, altri ritirati; tutto questo ha tolto di mezzo la tradizione di ogni opera di ogni affare; ha tolto i modi al Ministero d' informarsi su cento strane pretese. Di qui pagamenti raddoppiati, somme indebite pagate ad impresari, ricompensi sterminati, convenzioni rovinose, ec. ec.

Perciò nel 1865, dopo il trasferimento della sede del Governo a Firenze, movemmo particolari e riservate istanze per far rivivere le Direzioni generali, e stabilirne ancora una a Torino; ma ci fu risposto, che l' economia non consentiva questo ristabilimento. Comprendemmo che non si voleva; e sì ci siamo poi rimasi da inutili insistenze.



Ed in vero quando il minuto degli affari passasse nelle Direzioni generali, una buona metà degli ufiziali amministrativi sarebbe soverchia nel Ministero; quando il *Servizio generale tecnico* comprendesse opere nazionali e provinciali; quando si togliessero di mezzo tanti soverchi *allegati* ad ogni modesto progetto; quando si riducesse al giusto un esercito di *personale subalterno*; quando in somma si rimovesse tutto ciò, che sente di pedantesco e di soverchio, il ristabilire le Direzioni generali, anzichè aumento, indurrebbe diminuzione di spese.

I Direttori generali potrebbero scegliersi tra i più esperti Capi-di-Divisione, o tra gl'ispettori del Genio civile, gl'impiegati, tra quelli soverchiati al Ministero e quelli messi a riposo, gl'ispettori tra quelli messi a riposo ed ora ritirati ne' propri lari. È doloroso vedere valenti capi-di-Divisione, ispettori, ed altri impiegati, ancora nel vigore della vita e della mente, godersi le loro pensioni e dondolarsi per le vie di Napoli di Palermo e di Torino; mentre per ognun di costoro ci ha d'impiegati per lo meno un paio, uomini nuovi, inesperti e portati su da' rivolgimenti politici. Sono questi i principi di una savia Amministrazione?

Per la Direzione generale di Napoli, compresi tutti i servizi speciali, anche quello delle bonificazioni, basterebbero cinquanta impiegati amministrativi, ed un cinque o sei ispettori, quali delegati a capi di servizi speciali importanti, come alle bonificazioni ed ai porti e fari, quali ad ispezioni dei circoli nelle province napoletane, e tutti membri della Sezione napoletana del Consiglio de' Lavori pubblici.

A questo modo, oltre a' vantaggi enumerati, si aggiungerebbe quello di cessare lo scontento de' tanti ufiziali del Genio civile ed impiegati, tratti di forza presso il Ministero centrale, o ritirati per necessità; e le cospicue città di Napoli, Palermo, Torino, Milano ed anche Firenze (quando la sede del Governo passerà altrove) tornerebbero ad avere, se non le centrali, almeno le Amministrazioni delegate dal Ministero. Ed oh! se altrettanto si facesse

per gli altri Ministeri! si dileguerebbe quella mala contentezza, quel languore, che ora è grande, e va sempre crescendo nelle mentovate antiche città capitali.

Tornando al nostro proposito; ci si potrebbe opporre: come recare in atto tutto questo dopo la soppressione? E noi risponderemmo: a poco a poco.

Vero è che una *Direzione generale* si trova nel Ministero, e ne fa parte; e noi diciamo, si conservi pure. Onde in iscambio di *Direzioni generali* le novelle si potrebbero intitolare *Direzioni superiori*, o semplicemente *Direzioni de' Lavori pubblici*; sempre dipendenti dalla Direzione generale centrale.

Quando la utilità di queste *Direzioni* sia riconosciuta, sarà facile, più che altri non crede, il ristabilirle a mano a mano, senza punto perturbare il servizio pubblico.

(7) E questo danno alle opere pubbliche è già accaduto; e peggio andranno le opere provinciali per effetto della legge del 1865.

Gl'ingegneri del Genio civile si trovano divisi in due schiere: quella per le opere nazionali dipendente dal Ministero de' Lavori pubblici, e quella per le opere provinciali fatta serva, anzi schiava, delle Deputazioni e de' Consigli provinciali, e sbandita affatto dal Corpo. Lunga e dolorosa narrazione sarebbe quella di accennare ai mali cagionati alle opere delle province con questo disordine, che si chiama indipendenza delle province stesse. Parlano le strade sbagliate, quelle concesse per appalti *a corpo*, e mezzo pagate e non fatte, i ponti rovinati, i mantenimenti trascurati. L'un deputato approva, l'altro rigetta la medesima cosa; e tristo a quell'ufficio tecnico, quando tra consiglieri siede taluno, che crede di sentire addentro nelle cose di architettura. Tacciamo poi, che nelle province ci ha due uffici tecnici, uno per le opere nazionali un altro per le provinciali.

Perchè non rimuovere questa strana duplicità? Perchè non riunire i due uffici? Perchè non far versare alle province il valore degli stipendi e delle indennità de' propri ingegneri nel tesoro dello Stato, e non richiamare tanti poveri straziati ingegneri provinciali nel Genio

civile? Ciò sarebbe un riparare ai torti fatti alla non piccola schiera degl'ingegneri sbalzati nelle province, un riordinare veramente il servizio delle opere provinciali, un bene grandissimo per le province stesse, dopo la mala pruova fatta con la separazione.

D'altra parte dichiariamo, che la unione degli anzidetti due uffici del Genio civile, provinciale e governativo, non dovrebbe stendersi a casaccio, e, per una mal consigliata economia, alla unione in un solo ufficio di tutti i servizi del Genio civile, compresi anche quelli degli edifizî pubblici, de' porti e fari e delle bonificazioni. Ciò si potrà fare in quelle province, dove prevale una sola branca di tali servizi, e le altre sono di lieve momento. Ma a Napoli, per esempio, dove la direzione de' porti e fari dimanda l'intera giornata del capo del servizio a ben condurla, dove altrettanto gravi sono quelle degli edifizî pubblici e delle bonificazioni, e dove ci ha una gran rete di strade provinciali: a Napoli si potranno unire alle molte provinciali le poche strade nazionali, ma non mai unire tutti i detti uffici in un solo. Si verrebbe a disconoscere la specialità necessaria nei diversi direttori, si riconoscerebbe invece in un uomo solo una eguale e profonda cognizione di tutte le diverse branche della difficil arte dell'ingegnere, il che non è possibile; siccome non sarebbe possibile, che un solo direttore si occupasse di tante e svariate cose, a regolar le quali appena bastano quattro.

(8) Così scrivevamo delle opere di bonificazioni nel 1862, considerandole solamente come ingegnere del Genio civile. Ma dal 1864 a questa via, essendoci per proprio uffizio addentrati a studiarne i particolari dell'amministrazione, gioverà considerarle come ingegnere e come amministratore, specialmente ora, che tali opere ritornano nella giurisdizione del Ministero de' Lavori pubblici.

Diciamo adunque, che le opere di bonificamento nelle province napolitane si cominciarono fin dal 1837, e si sono poi dilatate per diverse contrade. Vi ha quella del bacino del Volturno, quelle del bacino del Sarno, del bacino del Sele, del lago di Fondi, de'paduli e laghi nelle Puglie lungo l'Adriatico e nelle Calabrie lungo il mar

tirreno ; vi ha il regime idraulico de' torrenti di Somma , di Nola , di Nocera, ec. ec. Parecchie di tali contrade son poste in più province finitime. Ogni contrada è retta con tasse e contribuzioni proprie , tra le province i possessori di fondi , altri enti morali, e con sussidi dello Stato ; il che s'intitola *Confidenza* : queste confidenze, o consorzi, son tante e diverse quante sono le contrade; e per ciascuna si tiene una separata ragione, o contabilità.

Per tutte queste opere ci era un'Amministrazione generale, governata dalla legge del dì 11 maggio 1855, che soprantendeva alla riscossione delle tasse e de' proventi, alla proposta ed alla esecuzione delle opere, affidate ad una ristretta schiera d'ingegneri del Genio civile, ed alla vigilanza delle opere stesse, mediante un servizio di custodia. Quell'Amministrazione generale dipendeva dal Ministero de' Lavori pubblici, dal quale dipendeva pure la Direzione generale de' ponti e strade.

Al cadere del 1860, col mutamento degli ordini politici, l'Amministrazione generale delle bonificazioni fu unita alla Direzione generale de' ponti e strade in Napoli ; ma quel direttore generale, l'illustre e rimpianto cav. Giura, mantenne separata la parte amministrativa di quell'Amministrazione generale ; mantenne ai propri carichi i medesimi ingegneri; nulla innovò ; le opere continuarono, e non fu avvertita l'unione.

Nel 1862, istituito un Ministero del Commercio, e prevalendo la smania di sconvolgere tutto, venne di nuovo separato da' Lavori pubblici il ramo delle bonificazioni, e posto nella giurisdizione del Ministero del Commercio, e venne ristabilita, siccom'era, l'antica Amministrazione generale. Per buona ventura passò intero ciò, che teneva all'amministrazione de' fondi, alla riscossione delle tasse, al servizio di custodia, ed alla direzione delle opere, e passarono que' medesimi ingegneri del Genio civile, che prima vi si trovavano addetti.

Lasciamo da banda le strane pretese, i clamori, gli abusi, le usurpazioni, i ritardi a' pagamenti delle tasse, da parte delle province, de' comuni, de' proprietari, patrocinati da potenti e da *onorevoli* per-

sone ; le quali, per meglio riuscire ne' loro negozi, o che c'inganniamo, tanto adoperarono, che fecero sopprimere l'Amministrazione generale ; in cambio della quale, al fine del 1864, furono sostituite cinque *Direzioni di circoli*. Forse pensavano, che un'Amministrazione forte sarebbesi opposta a favorire grandi interessi privati ; invece una umile Direzione tecnica sarebbe stata di leggieri soperchiata. Ma, se ci fu questo reo pensiero, e' fallì. Imperocchè a capo della più importante Direzione il Ministero del Commercio, con savio accorgimento, delegò un ispettore del Genio civile, che conosceva le vicende delle opere, e con fermi propositi sventò le più storte pretese, e mantenne i principi d'indipendenza e di giustizia nelle sue proposte. E, sia lode al vero, i ministri del Commercio, aiutarono con la loro autorità a tener salde e rispettate le Direzioni de' circoli, ed a far progredire i bonificamenti.

Or siccome le Direzioni de' circoli attendono agli appalti delle opere, a regolare la imposizione e la riscossione delle tasse, gli affitti de' terreni aggregati, le liti, le contravvenzioni ; ed insieme propongono e conducono le opere, e reggono lo svariato servizio de' custodi governativi, preposti alla vigilanza delle opere stesse, così tali Direzioni non sono solamente *tecniche*, ma sono e debbono essere *amministrative*.

Ed essendocchè la più parte delle bonificazioni anzidette risale a molti anni fa, gl'ingegneri, che vi erano, e vi si mantengono delegati, sono profondi conoscitori delle singole contrade, e de' bisogni, e delle opere, e ne conoscono pur la storia del ramo amministrativo.

D'altra parte i continui passaggi dell'abolita Amministrazione e delle relative carte da un Ministero ad un altro, e da uno ad un altro sito, ed i ritardati pagamenti, e le dispersioni de' processi al tempo de' politici rivolgimenti, hanno ingenerato non poca confusione nelle diverse contabilità antiche : ed occorrono almeno sei mesi a riordinarle. Or chi ne potrà venire a capo se non i medesimi impiegati e gl'ingegneri stessi ? E quest'ordinamento si sta a gran fatica operando.

Noi ignoriamo i particolari delle bonificazioni toscane : forse colà il servizio ne sarà più facile, perchè solo lo Stato ne fa le spese ; ma egli è certo, che coloro, i quali ne regolano la parte tecnica, ad un tempo ne reggono la parte amministrativa. Ancora è certo che il presente direttore conosce per lunga pratica quelle contrade, e le vicende di quelle opere.

Per queste e per altre ragioni , che si tacciono per brevità , il Ministero de' Lavori pubblici, procedendo con prudenza e saviezza, nulla dovrebbe innovare. Per ora appena gli basterà il tempo di studiare l'andamento di questo ramo, tanto rilevante per le province napoletane e toscane, e d'intendere a dar sesto alle contabilità e far continuare i lavori. Col tempo e con la esperienza potrebbe introdurre qualche utile riforma. Ma se fin da' primi mesi volesse affrettarsi a riformare, turberebbe il progresso di questa delicata branca di servizio pubblico ; ed in questo caso, nettamente diciamo, sarebbe stato assai meglio di lasciarla dove e come si trovava.

Il servizio delle bonificazioni intanto è speciale per quello, che abbiamo accennato, è speciale anche secondo la legge, che governa il Ministero de' Lavori pubblici; e tale bisognerà mantenerlo. Chè se vi s'introducono le Prefetture e le Deputazioni, andranno giù le riscossioni delle tasse, la vigilanza, e le stesse opere saranno prima attraversate e poi distrutte. Ed in fatti nelle province, dove si sta da molti anni bonificando, le Deputazioni ed i Consigli provinciali ( ne' quali siedono anche uomini preclari ) ricusano le contribuzioni, imposte, consentite e pagate fino al 1860, per così fatte opere ; e ne' comuni, che più dappresso ne godono i vantaggi, gli amministratori comunali da ben nove anni sostengono una fiera guerra, perchè si restituiscano le lande, di dominio de' comuni medesimi, aggregate per legge all'Amministrazione delle bonificazioni, benchè non del tutto bonificate ; adoperando con ciò di dimezzare que' proventi, che servono a compiere le imprese tanto salutari de' bonificamenti : or le province, i comuni, ed anche i privati possessori di terre soggette a tasse, che a malo stento si contribuiscono, sono, e debbono essere, tutelati e difesi

dalle Prefetture. Ecco perchè in fatto di bonificamenti d'interesse generale, cioè dei cittadini, delle proprietà private e pubbliche, e dello Stato, il Governo debbe operare il bene direttamente, e spesso anche a mal grado di coloro, che il ricevono.

Questo ed altro noi esponemmo in un opuscolo a stampa, pubblicato nel 1862, e di poi abbiamo compendiato in un *memorandum* pôrto a' Ministeri de' Lavori pubblici e del Commercio. Speriamo per il bene della comune patria, e più di queste balestrate province meridionali, di non aver perduto l'opera ed il tempo; e ci auguriamo di non maledire a questo passaggio di tale servizio al Ministero dei Lavori pubblici; della opportunità del quale noi dubitavamo, ed ancor dubitiamo; non già perchè disconosciamo i principi professati nel 1862, ma perchè una trista esperienza di nove anni ci fa tremare ad ogni novità. E per verità noi sappiamo, come i ministri del Commercio, tra' quali quell' eletto ingegno del Cordova e da ultimo due uomini prestantissimi delle province napolitane, studiarono bene addentro l'importanza e la specialità delle bonificazioni delle province meridionali e toscane; unificarono ciò che si poteva; mantennero separato ciò che non era conveniente di unire; mantennero le tradizioni migliori de' tempi passati; mantennero la savia legge del dì 11 maggio 1855 per la peculiare Amministrazione dei nostri bonificamenti; accrebbero il lustro e l'indipendenza delle Direzioni de' circoli, e riconobbero nella medesima persona di ogni direttore la duplice qualità d' *ingegnere* e di *amministratore locale*. Or se il ministro de' Lavori pubblici, nel passare le bonificazioni al suo Ministero, procederà con pari maturità di consiglio, noi plaudiremo al ritorno di queste opere nella propria sede: ma se comincerà con mutare, ed innovare di colpo persone e regole di servizio, non dovremo affermare, che i più belli principi astratti, quando si vogliono recare in atto in questa povera Italia, o falliscono o tornano molesti?

(9) Il fatto ha dato ragione a ciò che sette anni fa proponevamo; chè si sono trovate convenienti le direzioni speciali de' porti e fari a Livorno, a Santa Venere, a Messina, a Brindisi, ad Ancona,

a Venezia, oltre ad altre minori direzioni dipendenti dai rispettivi uffici centrali di Genova di Napoli e di Palermo.

(10) Ed anche, come proponevamo, si è scòrto il bisogno di Commissioni *miste* per lo stabilimento de' porti.

(11) Questi sono gli attributi di un Ministero di Stato de' Lavori pubblici. Invece questo Ministero adesso intende a tutto; al minuto ed al grande, a' particolari ed al generale; propone, disamina, approva ed esegue. Ed in caso di cattive proposte, di mal ponderati provvedimenti, non ci ha a cui ricorrere, se non al Parlamento; ma ciò con nissun frutto de' cittadini, e con discapito della dignità ministeriale.

(12) Stando a sussidio del Ministero le Direzioni subalterne coi menzionati attributi, si potrà ricorrere al Ministero stesso, quando queste vulnerino i dritti de' terzi.

Con le medesime rimane il Ministero sceverato dagli affari di esecuzione, e potrà soprantendere con ponderato studio a' provvedimenti di un ordine più generale ed elevato.

Qualunque avvisi, che questo sussidio possono darlo le Prefetture o gli uffici tecnici, mostra di non conoscer fondo i presenti ordinamenti, i pesanti carichi, onde sono aggravate le Prefetture, e le limitate attribuzioni degli uffici del Genio civile.

(13) Invece dal 1862 in qua crediamo, non essere stato ammesso nel Genio civile un solo alunno uscito dalle Scuole speciali governative. Per favori, per vantati martirii politici, per altre ragioni speciose, questo Corpo vedesi invaso da una turba di così detti *geometri*, di *agrimensori*, e di poco esperti architetti militari e civili, i quali si sono messi innanzi a' veri ingegneri del Genio civile, e taluni sono saliti fino ai sommi gradi: da questa turba naturalmente vanno escluse pochissime persone di chiaro nome.

Questa è la causa prima, per la quale da nove anni gl' ingegneri del Genio civile non sono stati promossi; e sentiamo giustamente dolersene ingegneri allievi della età di 40 anni, e di 3.<sup>a</sup> classe di presso a' 50 anni di età.



Intorno a questo inconveniente si leggano le gravi conclusioni del deputato Possenti nella sua scrittura intitolata : *Osservazioni sulla relazione del bilancio de' Lavori pubblici per l'anno 1869*.

(14) Per giudicare del merito e della scelta degl'ingegneri è stato instituito un *Comitato permanente*, composto d'ispettori di 1.<sup>a</sup> classe; ma questo consesso è stato fino ad ora consultato a volontà del ministro; e dà pareri, che possono non essere accettati. Oltracciò l'esperienza dimostra, che i giudizi di questo Comitato non diano sempre nel segno, e sentano anche di parzialità. Non ci ha proporzione tra' membri delle diverse province italiane: i più sono dell'Italia settentrionale, ed un solo sta per la meridionale; onde gl'ingegneri di colà sono meglio conosciuti, difesi e messi innanzi, e gli altri sono sostenuti da un sol voto, che può venir sempre sopraffatto.

Questo consesso, meglio ordinato, dovrebbe *per legge* venir consultato sempre che si avranno da fare promozioni e cangiamenti d'ingegneri; ed i suoi voti, senza gravi ragioni contrarie, avrebbero da avere effetto. Siamo lieti frattanto di dichiarare, essere stati assicurati, che nelle recenti promozioni il Ministero siasi strettamente attenuto al parere del *Comitato*.

(15) Gli stipendi, specialmente nelle infime classi degl'ingegneri sono sottili; nè vi si può vivere al tempo presente. Invece gl'ingegneri del Genio civile guardano gl'ingegneri delle compagnie delle strade ferrate, nuotare nell'abbondanza di grassi stipendi e di ogni ben di Dio. Però i più valenti giovani corrono a cercare miglior ventura altrove; ed i più disperati ed insipienti, non trovando altro lavoro, vengono nel Genio civile.

(16) Il numero degl'ispettori era eccedente nel 1862; ma ora è assai scarso. Se si voglia una ispezione veramente efficace, bisognerà per lo meno raddoppiare il numero de' circoli. Occorrerà pure tener alcuni ispettori per i servizi speciali, e per la superior direzione di qualche opera rilevante. Per fine se ne avrà da mantenere un numero de' più anziani per il comitato permanente, per i regolamenti di servizio, e per la disamina de' più importanti progetti.

Innanzi tutto sarà mestieri, che si renda desiderabile, e si ambisca il posto d'ispettore. Invece adesso i migliori ingegneri capi il rifiutano; vi ha chi non ama spostarsi dalla propria sede, trasportar lontano i suoi penati ed una numerosa famiglia; vi ha chi inclina a fare l'ingegnere e non il semplice consigliere. Ma quando un ingegnere egregio scorgesse nel posto d'ispettore un notevole aumento di stipendio, una speranza di venir preposto a direzioni di servizi speciali, o di opere di gran momento, e quando non fosse obbligato di trasferire la sua sede in città lontane dalle sue abitudini, nissuno il rifiuterebbe. Se le alte Corti di giustizia, e della R. Marina, se i Consigli della Università, se i Comandi e le ispezioni del Genio militare non hanno sede presso i rispettivi Ministeri, ma sì a Milano, a Torino, a Firenze, a Napoli, a Palermo ecc. perchè non dovrebbe essere altrettanto per i Consigli de' Lavori pubblici e le ispezioni de' Circoli? Perchè di forza tutti a Firenze? Perchè privarsi della sperienza e del consiglio de' più pruovati ingegneri superiori, con obbligarli a ritrarsi dal loro uffizio, anche di mala voglia, per non esulare dalle città native negli ultimi anni di una lunga ed onorevole vita pubblica, appunto quando in essi l'arte dell'ingegnere è più matura?

(17) Nel 1862 i poveri giovani ingegneri e gli aiutanti erano obbligati a stare da mane a sera negli uffici, a copiar carte e disegni senza fine; e le opere mancavano della necessaria assistenza. A poco a poco è cessata quest'usanza stranamente pedantesca. Se cesserà l'altra di compilar dieci o dodici *alligati* per ogni progettino, e di levar piante e profili per ogni fosso da spurgare, per ogni meschino tronco di via; il numero così delle infime classi degl'ingegneri, come degli aiutanti ed assistenti potrà diminuire d'assai. Allora il Ministero sarà in grado di aumentarne gli stipendi, e crescere il numero delle classi più elevate.

(18) La speranza ed il timore; il premio e la pena, sono le deità tiranne de' mortali. E quando una paterna giustizia è ministra dei

premi e delle pene , ogni uomo si adopera a conseguire i primi e scansar le seconde.

Se concedete alte paghe , soprassoldi , pingui ricompensi ad ingegneri delle province settentrionali ( come accadeva nel 1862 , e non sappiamo se in più scarsa misura accada anche oggi ) solo perchè si trasferiscono nelle meridionali , forse farete opera buona per premiarli , o rimediare al dissesto loro. Ma se non fate altrettanto per gl' ingegneri meridionali ( e forse non fate ) sarete giusti ?

Una gran bella cosa , e bene accetta , sono le croci cavalleresche , ma i poveri ingegneri abbisognano di moneta per vivere. E quando non retribuite le fatiche con giusta e paterna misura , quella probità , che ancora alligna in molti uomini , fuggirà via.

(19) Nella Camera elettiva qualche deputato architetto ha profferito : che le opere del Genio civile non hanno il nome , nè portano l'impronta dell' autore , appunto per i continui mutamenti. Ed in vero ogni monumento , ogni edificio pubblico , od anche privato , sappiamo , essere stato ideato e costruito dal tale o tal altro architetto. Per il Genio civile la cosa sta ben altrimenti. Un ingegnere fa il progetto , un altro che gli succede comincia l' opera , un altro la continua , ed un altro la compie : ciascuno modifica e cangia ; e tu non sai nè anche come se ne ideò il primo disegno.

Aggiungi , che la bontà di un Corpo d' ingegneri sta nel prescegliere ad una tale opera quell' ingegnere , che ci è più versato per inclinazione e per uno studio lungo e speciale. Or bene , perchè un ingegnere sarà ispettore , o non avrà grado d' ingegnere capo , o non godrà il favore de' superiori , non dovrà egli essere preposto a quell' opera , che saprebbe meglio condurre di un altro qualunque ?

La scelta adunque vuol essere ponderata da un collegio d' ispettori , senza attenersi alla pedanteria de' gradi ; ed una volta fatta , si vuol far compiere l' opera da colui , che ne diede il progetto : ancora perchè non potete pretendere , che risponda della stabilità di un' opera quegli , che non ne gittò le fondamenta.

(20) E questo sconcio è avvenuto nella formazione di un ruolo

unico. Nondimeno potrà via via dileguarsi con un po' di giustizia riparatrice; chè lo sconcio, al solito, è sempre a danno degl'ingegneri delle province meridionali.

(21) Si operò appunto il contrario; si volle unificare di colpo, per forza, e col rimutamento di ogni ordine d'ingegneri, anche de' più vecchi. Tutti i meridionali, in massa, lanciati nelle più remote province settentrionali; e ne' migliori luoghi, e ne' più importanti uffici delle province meridionali spediti gl'ingegneri delle antiche province. Per accontentar questi, e' si promossero, e sussidiarono con retribuzioni straordinarie; a' meridionali non promozioni nè sussidi. Tutti gl'ispettori tratti a Torino: soli pochissimi, tre o quattro, rimasi in uffici speciali; ed a costoro si è dichiarata una sorda guerra per rimuoverli. Basti dire, che di quattordici ispettori napolitani sono rimasi quattro, e di presso a trenta ingegneri capi tre o quattro. Gli altri o sono stati astretti a ritirarsi, o sono stati collocati a riposo.

Dura narrazione e soverchia riescirebbe, il dire quanto dissesto questi crudeli fatti abbiano recato alle persone e più all'erario. Persone nuove in nuove contrade; onde lavori pagati tre cotanti; pagamenti fatti due volte; pretese strane d'impresari, e transazioni concordate a danno del Tesoro, cioè de' poveri contribuenti. Ognun vede poi, se gli andamenti di certe vie ferrate sieno tracciati con quel *senno pratico*, di che mancavano gl'ingegneri meridionali, come si piaceva di profferire un tal ministro de' Lavori pubblici, che Iddio gliel perdoni.

(22) Così stava il Consiglio de' Lavori pubblici nel 1862. Se gli italiani ministri fosser presi da vero *senno pratico*, le sezioni del Consiglio de' Lavori pubblici dovrebbero ritornare a Palermo a Napoli a Torino per i servizi speciali, e per le disamine dei progetti riguardanti le contrade correlative; e ritornare presso le Direzioni superiori de' Lavori pubblici, siccome di sopra abbiamo osservato. Presso del Ministero dovrebbe stare il solo Comitato, o Consiglio superiore, per gli affari personali, per i regolamenti e per esaminare progetti di grande momento.

Per le sezioni del Consiglio, e per il Comitato si trova fatto il regolamento; il quale per il detto Comitato andrebbe alquanto modificato, per sostituire all'arbitrio la legge, in fatto di tramutamenti e di promozioni.

(23) Finalmente questa Commissione di revisione è stata istituita nel 1868; ma presso il Ministero, dove ora siede l'unico Consiglio de' Lavori pubblici.

(24) I Circoli d'ispezioni, e gli attributi degl'ispettori sono stati determinati; ma non nel modo, che noi intendiamo. Come si potrà bene esercitare una ispezione per dieci province? Come si eserciterà con frequenza ed economia, stando la sede unica presso il Ministero centrale? Però insistemmo, ed insistiamo, per il ristabilimento delle Direzioni *superiori*, o *compartimentali* o con altro titolo, a Torino, a Firenze, a Napoli, a Palermo. Con ciò sarà maggiore il numero degl'ispettori; ma questi ci sono (quelli cioè messi a riposo o astretti a ritirarsi) sono bene in grado di dar pareri, ricevono pensioni, e se ne vivono in ozio nelle mentovate città; quello che daretè loro, per ragguagliarne gli stipendi, il risparmiarcte, pagando indennità di giro molto minori.

(25) Credono taluni, che gl'ispettori abbiano solo a sedere nel Consiglio, come se giunti a questo grado non avessero più il potere di condurre opere.

Bene è vero, che ad alcuni, o per troppo inoltrata età, o per propria inclinazione alla parte teorica, più che alla pratica, si addice meglio l'ufficio di consigliere; ma parecchi altri possono rendere servigi più utili col venir delegati ad opere speciali e rilevanti, come quelli, che all'attitudine ed alla teorica accoppiano una lunga pratica del mestiere. E quando costoro sanno di non aver più a fare i direttori di opere, rinunziano il grado d'ispettore, che tengono siccome grado da invalidi; il perchè sentiamo, parecchi egregi ingegneri capi, essersi adoperati a tutt'uomo per non venir eletti ispettori. Utile di certo, anzi necessario, è l'intervento degl'ispettori nel Consiglio, per vagliare ed immegliare i progetti delle opere,

ponderandoli sì dal lato della scienza e dell' arte, e sì dal lato della convenienza e della economia ; ma lo scopo del Genio civile non si limita a dar fuori disegni forbiti ed eleganti , delineati nitidamente sulle carte, e corredati di belle descrizioni : invece il principale ufficio di questo corpo è di costruire realmente e materialmente le opere pubbliche. Or se gl' ispettori concorrono al bene delle opere nella disamina de' progetti, in molti rincontri tornerà più utile ch' ei ci concorrano con la loro direzione, per meglio assicurarne il felice successo.

(26) E superflua oramai la divisione del Corpo in *Sezioni*, dachè trovasi già ordinato ad unità.

(27) Noi per *Scuole di applicazione* intendiamo le *Scuole governative*, dipendenti dal Ministero de' Lavori pubblici, aventi un numero determinato di alunni, siccom' era l' antica Scuola di Napoli, ed è la scuola pontificia; a simiglianza delle Scuole militari e della Scuola di applicazione in Francia. Quivi l' insegnamento debb' essere tutto di vera applicazione , e dato ad un ristretto numero di giovani, per affidarli di una certa speranza di essere nominati ingegneri nel Corpo. Le presenti Scuole di applicazione a Napoli a Torino ed a Milano, dipendenti dal Ministero della pubblica istruzione , non sono quelle, che abbiamo in mente, sì perchè sono pubbliche con un numero indeterminato di giovani, sì perchè non si viene ingegneri del Genio civile solo da esse, e sì ancora perchè non sono totalmente di applicazione per gl' ingegneri del detto Corpo , ma per ogni sorta d' ingegneri ed architetti: sono istituite solo per concedere la *laurea* d' ingegnere , cioè come Scuole di perfezionamento degli studi appresi nelle Università.

Desidereremmo poi, che assai più si diffondessero nelle pratiche applicazioni delle scienze all' arte dell' ingegnere speciale del Genio civile, e lasciassero di parte tutto ciò, che si apprese nelle Università e nelle Scuole di perfezionamento.

(28) Ad aumentare il numero de' consiglieri , e vagliar materie che tengono più dappresso alle teoriche della Scienza e dell' Arte,

nel Consiglio de' Lavori pubblici di Napoli intervenivano i professori della Scuola di applicazione per l'Architettura civile, per le costruzioni, per l'Idraulica e per la Meccanica applicata.

(29) Co' regolamenti del 1863 e con altri sussecativi si sono prescritte le norme del servizio degl'ingegneri, degl'ispettori, e del Consiglio, degli uffici tecnici, ec. A noi sembra che occorra di riformarli, a fine di renderli più semplici, con economia di persone di tempo e di spese. Per raggiungere questo scopo parecchie cose si trovano sparse nelle note precedenti. Più: è da notare, che a quanto abbozzammo nel 1862 sul nuovo ordinamento del Genio civile, sarà da aggiungere ciò, che riguarda numero, attributi, ed esercizio degl'ispettori, componenti il Consiglio superiore, o generale, sedente nel Ministero.

(30) L'esperienza di nove anni ha dimostrato, che le strade mantenute coi metodi in uso nelle antiche province, si sono in gran parte logorate nelle province meridionali. Questo metodo tiene ad una giusta estimazione preventiva del materiale che si consuma, ad una rigorosa misurazione e vigilanza del medesimo: or tutto ciò non essendo possibile, ne deriva mantenimento imperfetto e poca economia.

(31) Nelle province meridionali era troppo poca cosa il rito per le espropriazioni a causa di utilità pubblica; ma ora, per effetto della nuova legge su tale materia, il rito ne è talmente lungo e complicato da inceppare la struttura di un'opera pubblica. La nostra somiglia molto alla legge francese; ed entrambi circondano di tante garantie il dritto di proprietà, che in alcuni casi o si ritarda l'opera pubblica oltre misura, o non si fa. Bisognerebbe semplificare tante forme. Ciò potrebbe recarsi ad effetto da una Commissione di legisti di amministratori e d'ispettori del Genio civile.

(32) In vero non sembra logico, che un contratto, dopo essere stipulato, vada soggetto a modificazione. Queste hanno a precedere alla stipulazione, ed anche all'asta pubblica. I capitolati vanno riveduti; può rivedersi anche l'abbozzo del contratto, ma un contratto

fatto per atto pubblico innanzi un pubblico notaio, in nome del Re, una volta firmato dalle parti, è, e debb' essere invariabile.

(33) Quando fu dettata questa scrittura non erano venuti fuori le leggi ed i regolamenti, che oggi reggono le opere pubbliche; specialmente la legge del 20 marzo 1865, quella sulle spropriazioni per utilità pubblica, il regolamento da poi modificato sulla contabilità dello Stato, i capitolati di norma per gli appalti di mantenimento e di nuove opere, ec. Nondimeno queste leggi e queste norme sono suscettive di molte riforme, anche a lasciar quali si trovano i presenti ordinamenti su' Lavori pubblici. E singolarmente in una legge novella, da surrogare a quella del 20 marzo 1865, dovrebbe trovar luogo quanto sulle bonificazioni si contiene nella savissima legge del dì 11 maggio 1855 per le bonificazioni napoletane.



## RICAPITOLAZIONI

---

Raccogliendo quanto siamo venuti sparsamente esponendo così nelle considerazioni da noi dettate al cadere dell'anno 1862, come nelle note aggiunte nel 1869, e tutto coordinando alle presenti condizioni del Ministero de' Lavori pubblici, e del Corpo del Genio civile, desumiamo le seguenti conclusioni.

Intorno al Ministero de' Lavori pubblici :

1.<sup>a</sup> Che questo Ministero debbe avere la sua suprema giurisdizione su tutte le branche delle opere pubbliche dello Stato, delle province e di quei grandi consorzi, ne' quali entra anche lo Stato: strade nazionali, strade provinciali (che son pure parti principali della grande rete stradale di tutta Italia) porti e fari, bonificazioni, canali di scolo di navigazione ed irrigazione, reggimento di fiumi e torrenti, strade ferrate, edifizii attenenti alle strade ferrate, a' porti e simili.

2.<sup>a</sup> Che le opere comunali si vogliono lasciare ad ingegneri liberamente scelti da' comuni; tranne il parere necessario del Consiglio de' Lavori pubblici su' progetti di porti, di opere idrauliche, e di qualche strada principale esterna, tutti d'interesse de' comuni.

3.<sup>a</sup> Che le chiese, i teatri, le università, gli ospedali, i monumenti pubblici, e gli edifizii pertinenti al Demanio dello Stato, stando nella giurisdizione di altri Ministeri, ad essi vuole lasciarsi la cura di farli costruire e riparare, per mezzo di architetti di loro scelta; trattandosi di un ramo, che tiene propriamente all'architettura civile; con ciò sarà procurato sufficiente lavoro alla numerosa schiera degli

architetti civili; e gl'ingegneri del Genio civile potranno meglio attendere alle opere di propria pertinenza.

4.<sup>a</sup> Che il Ministero de' Lavori pubblici, per esercitare la sua autorità con efficacia, ha mestieri di proprie Amministrazioni ne' principali centri, quali erano le antiche Direzioni generali delle pubbliche costruzioni a Milano, delle Acque e strade a Torino, a Firenze, a Napoli, ed a Palermo.

5.<sup>a</sup> Che delegando a queste Direzioni, da sè dipendenti, la facoltà di studiare proporre esaminare ad eseguire le opere, in limiti determinati, il Ministero col sussidio di autorevoli informazioni de' suoi direttori superiori, sarà in grado di approvare e provvedere con maggior cognizione di causa, ed intendere meglio alle cose di ordine generale, risguardanti l'alta Amministrazione, propria di un Ministero di Stato.

6.<sup>a</sup> Che solo per effetto di queste Direzioni si potrà conseguire il tanto predicato discentramento, e non per mezzo delle Prefetture; le quali sono così oppresse da' negozi politici ed amministrativi delle proprie province, che possono a gran pena spedire gl'incarichi del Ministero dell' Interno. Ed i prefetti perciò, non avendo agio di provvedere essi alle faccende degli altri Ministeri, sono astretti di delegarvi ufficiali subalterni: per il che costoro soventi volte trattano gli affari del Ministero de' Lavori pubblici e delle Direzioni del Genio civile come affari estranei al loro ufficio.

7.<sup>a</sup> Che torna bene aggiungere, come il discentrare per province, se si facesse col concedere ai prefetti molti attributi propri de' ministri, la costoro autorità scemerebbe, scapiterebbe la forza nel Governo centrale, e, scossa l'unità di un grande Stato, questo si smuzzerebbe in tanti piccoli Stati federali quante sono le province; se col concedere attributi di lieve importanza, il *discentramento* mancherebbe di utili effetti. Invece poche Amministrazioni attenenti a ciascun Ministero, che ne trattino i soli affari propri; e per il Ministero de' Lavori pubblici le *Direzioni superiori*, o semplicemente *Direzioni de' Lavori pubblici*, farebbero sentire l'autorità del detto Mi-

nistero fin nelle più lontane province, e rappresenterebbero un vero e proficuo *discentramento*. Però ne basterebbe un breve numero, col ristabilirle a Palermo, a Napoli, a Firenze, a Torino, ed anche a Milano, e forse a Venezia.

8.<sup>a</sup> Che alle sole opere provinciali si avrebbe da limitare l'ingerenza delle Prefetture e delle Deputazioni, per ciò che concerne alla richiesta delle opere, alla vigilanza de' lavori, ed all'amministrazione de' fondi.

Intorno al R. Corpo del Genio civile :

9.<sup>a</sup> Che questo Corpo, dipendente dal Ministero de' Lavori pubblici, debbe essere unico, senza distinzione d'ingegneri addetti ad opere nazionali, e d'ingegneri addetti ad opere provinciali, come si è fatto; e senza tenerlo diviso in frazioni, come si è pur fatto per le strade ferrate, e come accennavasi a voler fare per le opere marittime e per le bonificazioni. A questo modo cesserà l'ingrato abbandono, in che si sono lasciati gl'ingegneri provinciali, e cesserà ogni cagione di predilezione per la tale o tal'altra frazione, ed ogni rivalità tra' membri di un medesimo Corpo. Il quale crescerà di vigore, e crescerà pure di autorità, quando tutti gl'ingegneri del Genio civile, sottoposti solo a' propri superiori, acquisteranno la indipendenza ne' pareri e nell'esercizio del mestiere, tanto necessaria in questo Corpo, senza temere passionate influenze di consessi ed amministratori provinciali.

10.<sup>a</sup> Che il Consiglio de' Lavori pubblici vuol essere spartito in *sezioni*: ciascuna sezione risederà presso la rispettiva *Direzione superiore* de' Lavori pubblici, e si comporrà così degl'ispettori de' circoli, compresi nella Direzione stessa, come di quelli preposti ad importanti servizi speciali: solo presso il Ministero starà un *Comitato* o *Consiglio superiore* d'ispettori per rivedere i progetti di maggiore importanza, per esaminare i regolamenti di servizio, e per giudicare delle promozioni e de' trasferimenti degl'ingegneri.

11.<sup>a</sup> Che a sussidio di ciascuna sezione del Consiglio avrà da stare una Commissione di revisione de' prezzi, e delle calcolazioni de' più ri-

levanti progetti, e delle liquidazioni e delle misure finali de' lavori; la quale si comporrà d'ingegneri anziani, e di quelli, che per peculiari condizioni non potranno trasferirsi in lontane province.

12.<sup>a</sup> Che le ispezioni de' circoli, a renderle efficaci e più frequenti, si debbono limitare ad un minor numero di province, raddoppiando perciò il numero delle ispezioni stesse, preponendoci ispettori conoscitori delle province correlative, e non rimutandoli senza positive ragioni. Nello antico reame di Napoli erano quattro ispezioni, per le province di Napoli, Terra di Lavoro (ov'è ora anche l'altra di Benevento), per quelle del Principato meridionale di Basilicata e delle tre Calabrie, per quelle del Principato settentrionale e delle tre Puglie, e per quelle di Molise e de'tre Abruzzi; e comprendevano tutti i servizi generali e speciali. Queste si dovrebbero ristabilire; ed una proporzionata ripartigione si avrebbe a fare per le altre province italiane.

13.<sup>a</sup> Che gli Uffici, o Direzioni del Genio civile, debbono per ogni provincia comprendere il servizio delle strade nazionali e delle provinciali. Quando gli edifizî pubblici si ridurranno a quelli mentovati nel numero 1, si potranno essi aggregare alla Direzione stessa; alla quale si potrebbe medesimamente unire qualche opera idraulica posta nella provincia; ma fino a quando non diminuirà l'immensa quantità di edifizî pubblici e demaniali, e quando si tratti di opere idrauliche rilevanti, o che abbraccino più di una provincia, per queste si domandano separate Direzioni speciali.

14.<sup>a</sup> Che per ciò nelle province di Palermo, di Napoli, di Firenze, di Genova, di Venezia ed in altre di maggior conto, oltre alla Direzione di strade, tra nazionali e provinciali, ci hanno ad essere separate Direzioni per gli edifizî pubblici, per i porti e fari, per le opere di bonificazioni ed altre idrauliche, e per le strade ferrate, rette da direttori specialmente versati in ciascuno di tali rami.

15.<sup>a</sup> Che il pregio di un Corpo d'ingegneri stando nella special conoscenza delle varie branche delle opere pubbliche, ad una delle quali, a preferenza delle altre, ogni ingegnere può essere inclinato,

ed ha dedicato studi più profondi , si vuole adoperare grande prudenza ed oculatezza nel preporre ingegneri conoscitori della contrada, e più versati in fatto di strade alle Direzioni de' servizi generali ; ed a ciascuna Direzione speciale un ingegnere più adatto e pratico nella materia correlativa a tal servizio.

16.<sup>a</sup> Che siccome nelle più rilevanti Direzioni speciali , alle conoscenze teoriche e pratiche va accoppiato il prestigio del grado , così a queste vanno preposti anche ispettori ; i quali si hanno a considerare più come pruovati ingegneri superiori, che come semplici consiglieri ; facendo prevalere il bene delle opere alle vane forme.

17.<sup>a</sup> Che senza gravi ragioni , o relative alle persone , o riguardanti positivi riconosciuti bisogni di servizio , non si vogliono fare frequenti cangiamenti d' ingegneri, e singolarmente di direttori. Le opere debbono portare il nome di coloro, che le idearono, senza di che vien meno l' amore nel condurle e la garentia della buona riuscita. Questi mutamenti poi debbono avere effetto, ascoltando le osservazioni degl' ingegneri da traslatate, senza circondarsi di silenzio e di mistero.

18.<sup>a</sup> Che i soli progetti di opere novelle di gran momento debbono andar corredati di piante, profili, ed altri disegni generali e parziali , e de' necessari *allegati* , cioè calcolazioni , analisi de' prezzi , stima de' lavori e condizioni di appalto ; ma tutti gli altri progetti non hanno mestieri di tanti documenti, che aumentano tempo e spesa, senza pro delle opere, e con danno della pubblica Amministrazione.

19.<sup>a</sup> Che per la composizione de' progetti si hanno a proibire i così detti *moduli* per ogni ponticello , per ogni faro, per ogni fabbrica anche meschina : queste prescrizioni pedantesche agl' ingegneri, di attenersi a modelli determinati , sono tiranne dell' arte , tarpano le ali dell' ingegno , e si hanno ad allontanare come peste : erano forse necessarie per quelli intrusi nel Corpo, i quali hanno d' ingegnere il solo nome.

20.<sup>a</sup> Che i progetti, almeno i principali, vanno prima localmente riscontrati e verificati dagl' ispettori de' propri circoli, poi esaminati

dalla rispondente Sezione del Consiglio de' Lavori pubblici , e per ultimo riveduti , se occorrerà , dal Consiglio superiore presso del Ministero , per potere indi venir approvati e messi ad esecuzione.

21.<sup>a</sup> Che per ciascuna classe d'ingegneri , il numero vuol essere proporzionato ai rispettivi carichi : in generale nelle classi minori non si dovrà largheggiare , a fine di andar crescendo di numero le maggiori classi , e sì crescere la speranza delle promozioni: quando il lavoro camerale e da campagna si riduca strettamente al necessario per i tanti progetti ordinari , sarà soverchia una numerosa schiera di aiutanti ed assistenti , e d'ingegneri allievi e di 3.<sup>a</sup> classe.

22.<sup>a</sup> Che ricongiunti gl'ingegneri provinciali ai governativi , insieme a' rispettivi Uffici centrali delle province , e sminuito il numero delle infime classi , verrà fatto di aumentare gli stipendi , ora troppo sottili , così nelle dette classi , come nelle due classi supreme degli ispettori ; a questo modo i giovani ingegneri avranno l'agio di vivere più decorosamente , ed il grado d'ispettore verrà desiderato e non rifiutato ; specialmente se all'ispettore non sarà vietato di assumere una importante Direzione speciale , o di essere direttore di una grande opera pubblica ; e non più gli sarà imposto per forza di esulare dalla propria famiglia.

23.<sup>a</sup> Che le promozioni degl'ingegneri alunni e degl'ingegneri ordinari di 3.<sup>a</sup> 2.<sup>a</sup> e 1.<sup>a</sup> classe vanno fatte *per solo merito* tra quelli della medesima classe; le promozioni degl'ingegneri capi di 2.<sup>a</sup> e 1.<sup>a</sup> classe deono esser fatte *per merito avuto riguardo all'anzianità* ; e quelle degl'ispettori , ad ispettori di 1.<sup>a</sup> classe , o meglio ispettori generali , per sola *anzianità*: intendesi per anzianità quella , che comincia dalla prima nomina nel Genio civile , e non solo dall'ultima; chè altrimenti coloro , i quali hanno logorato la vita per lunghi e faticosi servigi nel Genio civile , si vedranno posposti a taluni discesi dalle nuvole , e venuti a' primi gradi per virtù d'incanto.

24.<sup>a</sup> Che gl'ingegneri allievi non si debbono altrimenti prescegliere , se non tra quelli ammaestrati nelle *Scuole di applicazione* , ed a via di esami a concorso. Le quali scuole avrebbero a dipendere dal Mi-

nistero de' Lavori pubblici, al paro di altre scuole speciali governative, ed a diffondersi meno nelle teoriche astratte e sublimi della scienza, e più nelle vere applicazioni pratiche, intorno alla misurazione delle acque correnti, alla congegnazione delle svariate macchine, alle operazioni geodetiche, all'analisi ed alla conoscenza de' materiali da costruzione, ed a' modi di adoperarli.

25.<sup>a</sup> Che oltre agli stipendi, gl'ingegneri hanno da venire incorati a ben fare dalla promessa di premi e ricompense, ed abborrire dal mal fare dalla certezza di venire puniti; e le pene e le ricompense si hanno da ministrare con paterna, ma severa giustizia, da un collegio e non da una sola persona. Le informazioni de' direttori superiori, confermate da quelle degl'ispettori de' Circoli, la bontà dei progetti e l'intelligenza estimate dalle Sezioni del Consiglio de' Lavori pubblici; tutto ciò debb'essere vagliato dal Consiglio superiore, o, come ora s'intitola, Comitato permanente centrale; sul necessario parere del quale il Ministero con piena cognizione provvederà sì per le ricompense e sì per i castighi.

26.<sup>a</sup> Che quest'alto consesso per sentenziare con imparziale giustizia sulle promozioni, su' mutamenti di residenza, sulle ricompense e sulle punizioni, debb'essere composto di consiglieri, che rappresentino con equa proporzione le diverse contrade italiane; con ciò scanserà la taccia di soverchia predilezione alle persone de' luoghi nativi.

Per ciò che riguarda poi alle leggi regolatrici de' Lavori pubblici:

27.<sup>a</sup> Che queste leggi, dovendo imperare sopra di opere pubbliche poste nelle diverse contrade italiane, già divise e rette da leggi proprie, domandano, che i legislatori conoscano a prova tali contrade ed i vari statuti e le tradizioni locali, a fine di comporle ed unificarle per forma, da venire facilmente applicate per l'intero regno d'Italia.

28.<sup>a</sup> Che fino a quando il legislatore non vorrà, o non saprà, vedere oltre i confini del proprio paese, le leggi saranno sempre

piemontesi o lombarde ec. e non mai italiane ; siccome veggiamo per avverso fato accadere in questa Italia dal 1861 fino ad ora.

29.<sup>a</sup> Che per questo, non uno o più legislatori delle sole antiche province; ma vogliono essere di tutte le contrade italiane coloro, i quali dovrebbero riformare la legge de' lavori pubblici del 20 marzo 1865.

30.<sup>a</sup> Che se in questa legge è fatta larga parte al regime delle acque, di che son ricche le province lombarde e piemontesi, in una riforma dovrebbero trovare ampio luogo gli statuti napoletani e toscani intorno alle bonificazioni ; mantenendone le norme ed i riti, propri delle diverse contrade: altrettanto sarebbe da fare per ciò che tiene alla costruzione, al mantenimento ed alla vigilanza delle altre opere ; smettendo oramai il proposito deliberato, di far prevalere ed imporre le regole ed i riti del modesto Piemonte a tutta quanta Italia.

31.<sup>a</sup> Che il novello ordinamento del Ministero de' Lavori pubblici, del R. Corpo del Genio civile, e delle norme intorno alla materia delle opere pubbliche, riepilogato ne' numeri precedenti, si ha da raccogliere in un corpo di leggi, chiare, precise, ordinate, semplici; nel quale si debbono inserire i migliori regolamenti, ond'è governato questo importante ramo di servizio pubblico: a fine di non ricorrere a tanti atti separati e diversi, fatti e più volte riformati da nove anni a questa via.

Ed ora poniamo termine a queste conclusioni col dire: che da ben nove anni non si è fatto altro che sconvolgere, demolire, distruggere quanto in fatto di Amministrazione pubblica vantavano i più grandi Stati italiani, e specialmente le due Sicilie ed il Lombardo-veneto; nè ancor si rifina; e la travagliata Italia non troverà mai requie, se i suoi cento corifei non si persuaderanno di abbandonare le vie nuove e disastrose, che ne trascinano all'abisso, e ritornare in sul cammino antico, tracciato dal sapere e dalla esperienza de' nostri maggiori. Il perchè se non si adopereranno radicali rimedi, quali ne sembrano quelli, che siamo venuti mostrando e



riepilogando, nè i Lavori pubblici risfloriranno nè il Genio civile. E non è a dire, che questi sieno rimedi nuovi e sconosciuti. L'unità del benemerito Corpo del Genio civile vi era, e si volle dividere per forza con la legge del 20 marzo 1865 intesa a riformare l'Amministrazione provinciale: basterà provvedere che le province versino al Tesoro dello Stato gli stipendi e le indennità da esse pagate agli ingegneri provinciali. Le Direzioni generali, o superiori vi erano; e rappresentavano una efficace delegazione del Ministero a Palermo, a Napoli, a Firenze, a Milano, a Torino: basterà ritornarle a vita. Direttori, ispettori, impiegati novelli non occorrono; i più di costoro godono di buone pensioni, e se ne vivono inoperosi nelle indicate città; altri si trovano delegati nelle Prefetture, ed altri soperchieranno al Ministero, quando il medesimo si torrà daddosso l'ingrato carico del minuto degli affari. E restituendo l'unità al Corpo del Genio civile, non bisogneranno i mille e più ingegneri, quanti ora sono tra governativi e provinciali, ma se ne richiederà un numero minore; e la differenza gioverà a provvedere a quel tanto, che occorrerà per convertire a stipendi le pensioni. Quest'opera restauratrice, condotta con senno, recherà economia, crescerà la dignità e l'autorità al Ministero de' Lavori pubblici, ne renderà efficace e spedita l'azione fin nelle più lontane province; restituirà l'indipendenza ed il lustro al bi-strattato Corpo del Genio civile, torrà dagli animi di tante egregie persone l'uggia verso il Governo, al quale esse continueranno a prestare utili servigi ne' propri paesi; ed i Siciliani, i Napolitani, i Piemontesi, i Milanese, senza correre tutti a Firenze con grave dispendio, e senza assieparsi intorno al Ministero per loro faccende, converranno ne'rispettivi centri a Palermo, a Napoli, a Torino, a Milano presso le Direzioni superiori. Così e non altrimenti si riuscirà a *discentrare* l'Amministrazione. Ed oh! quanto di bene si farebbe, se questo modo si tenesse per le altre branche di servizio pubblico: cesserebbe la mala contentezza di quelle illustri città, spoglie delle proprie secolari Amministrazioni; ed il ristabilire in esse almeno i grandi uffizi subalterni, e dipendenti da' Ministeri centrali, raccen-

derebbe qualche scintilla del perduto splendore. Fino da' primi giorni dell'italico risorgimento, pochi dabben cittadini levarono arditamente la voce per conservare alquanto di moto e di vita nelle mentovate antiche città capitali; e pronosticarono disastri, se per la smania dell'unificare si fosse distrutto tutto, che ci era di buono nelle istituzioni degli antichi Stati; ne vennero derisi, e chiamati federalisti e peggio; ma i tumulti di Torino, e poi quelli di Palermo, tradussero in fatti l'ingrata profezia. Ed ora che tutti pubblicamente confessano di avere errato, che più si aspetta? Egli è vero che la nave dello Stato si trova spinta in un mar tempestoso, sparso di scogli e di sirti, ma non ci sarà una mano ferma che nè governi il timone? Molti gravi uomini ne dubitano; ed allegano, che fino a quando l'amor del potere, le smodate cupidigie, le ire di parte ed i rancori municipali domineranno gli animi de' nostri uomini politici, quella nave ne andrà rotta ed infranta: ma noi non vogliamo ancora disperare dell'avvenire; e crediamo non al tutto spento quel lume dell'antico senno degl'Italiani, che saprà ricondurla a sicuro porto.

---

# INDICE DELLE MATERIE

---

DEL MIGLIOR MODO DI ORDINARE  
L'AMMINISTRAZIONE DE' LAVORI PUBBLICI, ED IL R. CORPO DEL GENIO CIVILE  
NEL REGNO D' ITALIA, CONSIDERAZIONI DETTATE NELL'ANNO 1862

INTRODUZIONE . . . . .	pag.	5
CAPITOLO I. — <i>Origine ed intendimento di questo lavoro . . .</i>	»	13
» II. — <i>Antiche condizioni dell' Amministrazione dei Lavori pubblici— Sue vicende dopo la fondazione del regno d' Italia, e suo stato presente. . . . .</i>	»	22
» III. — <i>Considerazioni intorno alla utilità delle Direzioni generali dipendenti dal Ministero dei Lavori pubblici . . . . .</i>	»	31
» IV. — <i>Considerazioni intorno all' amministrazione ed alla direzione delle strade ed altre opere provinciali . . . . .</i>	»	39
» V. — <i>Considerazioni intorno all' amministrazione ed alla direzione delle strade ed altre opere comunali . . . . .</i>	»	44
» VI. — <i>Considerazioni intorno all' amministrazione ed alla direzione de' canali, delle opere di bonificazioni, e del reggimento di fiumi e torrenti. . . . .</i>	»	47
» VII. — <i>Considerazioni intorno all' amministrazione ed alla direzione de' porti spiagge e fari , e delle strade ferrate . . . . .</i>	»	50

<b>CAPITOLO VIII.</b> — <i>Considerazioni intorno all' amministrazione ed alla direzione degli edifizii pubblici, ampliazione degli abitati e monumenti di arte.</i>	<b>pag. 51</b>
» <b>IX.</b> — <i>Considerazioni intorno all' amministrazione ed alla direzione de' telegrafi e delle miniere.</i>	» <b>56</b>
» <b>X.</b> — <i>Considerazioni sull' ufficio del Ministero e delle Direzioni generali de' Lavori pubblici . .</i>	» <b>57</b>
» <b>XI.</b> — <i>Considerazioni intorno al Corpo Reale del Genio civile . . . . .</i>	» <b>60</b>
» <b>XII.</b> — <i>Riepilogo delle cose esposte . . . . .</i>	» <b>70</b>
» <b>XIII.</b> — <i>Considerazioni intorno alle regole amministrative riguardanti i Lavori pubblici, e riepilogo delle materie intese a riordinarle . .</i>	» <b>77</b>

**NOTE E RICAPITOLAZIONI AGGIUNTE NEL 1869**

<i>Note . . . . .</i>	» <b>89</b>
<i>Ricapitolazioni. . . . .</i>	» <b>107</b>







1869 - Napoli









This book should be returned to the Library on or before the last date stamped below.

A fine of five cents a day is incurred by retaining it beyond the specified time.

Please return promptly.



