

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

SCIENZA ECONOMICA, FINANZA, COMMERCIO, BANCHI, FERROVIE, INTERESSI PRIVATI

Anno XXXIV - Vol. XXXVIII

Firenze, 2 Giugno 1907

N. 1726

SOMMARIO: Discussione sulle Ferrovie di Stato — Assestamento del bilancio 1906-1907 — Padroni e operai — Note statistiche interne del Belgio — **Rivista bibliografica:** Prof. Luigi Nina, Principi fondamentali di statistica - Prof. Achille Loria, Le feminisme au point de vue sociologique - Avv. G. B. Cereseto, Le industrie insalubri e pericolose - Oliviero Zuccarini, La libertà nell'economia - D. C. E. Riesenfeld, Breslauer Handelsgebräuche - Dott. Josef Bech, Der heutige Stand der Krankenversicherungsfrage in der Schweiz - Dott. Paul Emile Morhardt, Les maladies vénériennes et la réglementation de la prostitution au point de vue de l'hygiène sociale - Adrien Sachet, Assistance des vieillards, infirmes et incurables - A. Roguenant, Patron et ouvriers - M. E. Wickersheimer, A propos du rachat du chemin de fer de l'Ovest — **Rivista economica e finanziaria:** Il terzo Congresso nazionale dell'Associazione dei Comuni italiani - Il settimo Congresso industriale e commerciale - Sul costo e sulle condizioni degli alloggi per le classi meno abbienti - Per la compilazione della statistica commerciale italiana - Lo sviluppo commerciale del porto di Messina - Le condizioni dell'agricoltura e dell'industria in Corsica - La coltivazione della barbabietola in Europa — **Rassegna del commercio internazionale:** Il commercio di Dahomey - Per l'istituzione di colonie agricole italiane nell'Australia Occidentale — Il Congresso internazionale agrario a Vienna — Le Camere di commercio tedesche — Le riscossioni doganali del 1906 e i nuovi trattati commerciali — Camere di commercio — Mercato monetario e rivista delle Borse — Società commerciali ed industriali — Notizie commerciali.

DISCUSSIONE SULLE FERROVIE DI STATO

La Camera non ha ancora terminato mentre scriviamo la discussione generale sul nuovo ordinamento proposto dal Governo per il definitivo assestamento della azienda ferroviaria di Stato, ma da quanto è stato detto fin qui dai diversi oratori per varî motivi favorevoli o contrari al disegno di legge proposto, nulla abbiamo ricavato di degno d'osservazione, se non la prova evidente che la Camera discute quel progetto e, più o meno integralmente lo approverà, senza fiducia di fare una cosa buona.

La indifferenza della Camera e del paese sopra un argomento di tanta importanza e che più volte in altro tempo appassionò la Nazione, deriva dal fatto dell'equivoco sul quale si basa la situazione. Nessuno desiderava veramente l'esercizio di Stato, e la gestione governativa fin qui avuta non è stata tale da far ricredere coloro che o per una o per altra ragione erano ad essa contrari, anzi ha aggiunti argomenti molto vivi e logici per accrescere la sfiducia e la diffidenza.

Se non che la impossibilità nella quale ci si trova ora di battere una via diversa rende il Parlamento rassegnato e quindi indifferente.

Perciò la importante questione della autonomia o no dell'azienda ferroviaria, questione di principio che in altro tempo avrebbe veramente appassionato, si è discussa con evidente languore, e gli oratori sembra abbiano parlato sull'argomento più per l'onore delle armi che per ingaggiare una seria battaglia.

Noi abbiamo consacrato soltanto poche parole al disegno di legge in questione, perchè in verità non abbiamo saputo leggere in quel disegno un concetto chiaro e preciso sull'ordinamento di una azienda di tanta importanza. Mentre da parte del Ministro dei Lavori Pubblici e degli altri membri del Governo si osservava che

bisogna fare un esperimento della autonomia della vasta azienda perchè essa agisca con criteri industriali, pare che i compilatori del disegno di legge non abbiano avuto altra maggior cura che quella di mostrare la loro profonda diffidenza per tale autonomia, poichè, dopo averla proclamata e stabilita, hanno circondata la nuova Amministrazione ferroviaria da tali e tante pastoie con organi di vigilanza, di controllo e di consiglio, che essa non solo potrà difficilmente muoversi nell'ambito già seminato di scogli nel quale agisce, ma si troverà inevitabilmente nella necessità di dirimere tanti conflitti di attribuzioni e di ingerenze, che il disegno di legge par fatto apposta per creare in misura abbondante.

Già riteniamo pericolosissima la intromissione diretta dal Parlamento per mezzo di una Giunta di vigilanza, nella complessa amministrazione; se la parola autonomia ha qualche importante significato, applicato ad una amministrazione governativa, deve voler mirare a sottrarre tale amministrazione da qualunque ingerenza parlamentare; poichè, lo vediamo nei recenti esempi, è la ingerenza parlamentare che inquina la burocrazia, che determina gli atteggiamenti prepotenti dei funzionari protetti, e gli scoraggiamenti o le ribellioni nei funzionari non protetti. Ora tra un personale nel quale non sono ancora dimenticate le tradizioni del periodo fatale per le ferrovie italiane, che corse dal 1878 al 1885, far risorgere queste fonti di nepotismo e di favoritismo è veramente folle.

L'idea di una Commissione parlamentare di vigilanza sulle ferrovie, è sorta improvvisamente in un momento nel quale il disordine e la confusione dell'azienda era arrivato a tale da lasciar credere in una vera incapacità di direzione; allora il Ministro on. Giolitti, non avendo il coraggio o forse non credendo ancora opportuno di gettare a mare il comm. Bianchi, che alla Camera veniva così fortemente discusso, ebbe l'idea della