

avviene il contrario, e, come altre volte è accaduto, dovrà lasciarsi sopraffare, e dovrà disdirsi per evitare mali maggiori, o se la sua resistenza recherà un danno grave ai pubblici servizi e quindi alla popolazione, allora si dovrà concludere che la misura presa dal Ministro è stata impolitica.

Ma dove a noi sembra indiscutibile la questione è dall'aspetto giuridico-morale.

Chi mai biasimerebbe il Direttore dell'*Avanti!* o della *Critica sociale*, se punisse o licenziasse un redattore che fosse scoperto corrispondente della *Unità Cattolica*, o di qualche rivista antisocialista? — Avrebbe un bel dire quel redattore: ma io ho scritto per l'*Avanti!* o per la *Critica sociale* degli articoli sempre intonati all'indirizzo dei due periodici, è soltanto nelle ore che avevo libere che io scrivevo articoli per la *Unità Cattolica* o per la *Perseveranza*.

Tale sdoppiamento di coscienza non sarebbe certo ammesso né dall'uno né dall'altro dei due periodici e il redattore sarebbe punito o licenziato.

Ebbene è ammissibile che la Amministrazione dello Stato possa tenere nel proprio seno dei funzionari i quali criticano aspramente e dichiarano disonesti degli atti che essi stessi molte volte concorrono a compiere? — Sarebbe possibile che il notaio dichiarasse disonesto un contratto che egli stesso ha legittimato colla propria firma?

Per quanto si faccia, la coscienza si ribella a questi troppo facili sdoppiamenti della coscienza degli impiegati, i quali ne avrebbero, una per le ore di ufficio ed una per le ore di libertà. Se l'impiegato di fronte alla propria Amministrazione vuol essere una specie di macchina che presta senza volontà e gradimento l'opera propria, ne verrebbe di conseguenza che dovrebbe in tal caso rinunciare a tanti diritti e privilegi che reclama ed essere pagato come un copista o poco più. Ma l'impiegato che proclama di avere un compenso elevato perchè dà alla Amministrazione la propria intelligenza e la propria coscienza, ha l'obbligo giuridico-morale, di mantenersi in un dignitoso riserbo quando si tratta di giudicare la sua Amministrazione. Vi sono incompatibilità morali che derivano da quella onestà di condotta che non è tracciata dal Codice Penale, ma è il frutto delle consuetudini della civile convivenza. E l'impiegato, che non sente la necessità di tale dignitoso riserbo è un cattivo impiegato, senza essere un buon cittadino. Oggi tradisce il suo legame giuridico-morale verso l'Amministrazione, agendo contro di essa, e domani farà il rovescio; tradirà il suo dovere di cittadino per favorire l'Amministrazione.

Sappiamo benissimo che queste nostre considerazioni non convertiranno nessuno, perchè le incompatibilità morali si sentono per intuito, non si imparano per lezione altrui; ma non di meno abbiamo voluto farle anche per dire che, ritenendo noi la grande maggioranza degli impiegati ben conscia dei propri doveri morali, il caso Campanozzi a suo tempo si tramuterà in un contro-Campanozzi, poichè passati gli improvvisi effetti del suo atto di ribellione, coloro stessi che oggi lo applaudono e lo incoraggiano, considereranno che onestamente prima di leggere quella relazione doveva dare le dimissioni.

L'industria dello Stato e dei Municipi⁽¹⁾

Lord Avebury nel capitolo ottavo del suo libro (*Le industrie dello Stato e dei Municipi*), dedicato alle Ferrovie, prende in esame l'esercizio di Stato. E riflette che coll'esercizio di Stato il numero degli impiegati governativi e la potenza della burocrazia devono crescere grandemente, e che tale sistema trasporta nel dominio della politica tutta una serie di problemi connessi a diversi e disformi interessi commerciali, risultato questo ugualmente pernicioso alla economia, come alla politica del paese.

Con esempi pratici, alla stregua di non poche tabelle di cifre, l'Autore dimostra i danni che le Ferrovie di Stato apportarono ed apportano all'economia dello Stato stesso; le notizie e i dati statistici sono raccolti da numerose relazioni dei vari paesi.

L'Autore riporta ancora brani autorevoli di molti scrittori competenti in materia, e così conclude:

« Niuno infatti che serenamente indaghi la realtà può porre in dubbio che l'esercizio governativo sia stato per il continente una grave jattura e che le nostre industrie, i nostri commerci abbiano ricavato benefici immensi dalla energia, dallo spirito di intrapresa delle nostre Società Ferroviarie e dai loro capacissimi funzionari. »

Il traduttore, Alberto Geisser, aggiunge pure alcune riflessioni a vantaggio dell'esercizio privato delle Ferrovie, specialmente accennando alle enormi spese di gestione che di per sé implica l'esercizio di Stato.

Le Ferrovie Federali svizzere — avverte il Traduttore — hanno una gestione ottima. Nel quinquennio 1903-1907, periodo di spiccata prosperità economica, esse segnarono negli introiti un aumento complessivo di 28.6 per cento e nelle spese d'esercizio un aumento di 35.8 per cento. *Le spese riflettenti il personale si accrebbero di ben 43.2 per cento.* Le Ferrovie Federali fanno fronte sin qui a tutti i loro oneri finanziari e non gravano in guisa alcuna sul bilancio della Confederazione. Economisti e riviste assai competenti quasi augurano il sopravvenire di qualche passeggero deficit dell'azienda ferroviaria perchè il paese meglio tocchi con mano quanto eccessivo e pericoloso sia il *crescendo* delle esigenze del personale.

Ed eccoci agli interessi della classe operaia. Lord Avebury vuol dimostrare che le municipalizzazioni non rispondono all'interesse dei non abbienti e degli operai.

Quali sono i veri interessi delle classi operaie? L'Autore ritiene che siano intimamente avvinti a quelli delle private iniziative. Egli già spiegò come effetto della municipalizzazione sia stato il paralizzare in larga misura non solo gli sforzi individuali, ma anche le iniziative collettive, le imprese in genere: non solo di privare il capitale di molti investimenti rineruntativi in paese e di spingerlo in larga misura in paesi stranieri ma benanco di sottrarre a migliaia di operai inglesi lavoro e mercedi, che essi avrebbero

(1) Continuaz., v. n. 1801.