

Introduzione

Conosciuto soprattutto come sociologo ed economista, l'ingegner Vilfredo Pareto svolse anche attività professionale nell'industria delle ferrovie. Nel 1870 venne assunto come ingegnere presso l'ufficio centrale del servizio del materiale della trazione di Firenze della "Società anonima delle strade ferrate". Nel 1873 si recò a Vienna per risolvere un conflitto insorto tra le "Strade Ferrate romane" e la fabbrica di locomotive Sigl. Nell'occasione visita le acciaierie Krupp. Nello stesso anno si dimette dalla Società anonima strade ferrate e, alla fine dell'anno, viene nominato "Signore incaricato" nella "Società dell'industria del Ferro" in S: Giovanni Valdarno. Nel 1875 è nominato direttore tecnico della società. Chiamato nel 1879 a deporre davanti alla commissione d'inchiesta parlamentare sull'esercizio delle vie ferrate, prende le difese del suo punto di vista liberista. Nel 1880 diventa direttore della società dell'industria del Ferro, divenuta "Società delle Ferriere italiane". Nel 1884 si dimette da direttore generale della "Società delle Ferriere". Nel 1890 lascia l'ufficio della direzione della "Società delle Ferriere italiane" poichè questa trasferisce la sede a Roma e il Pareto non intese trasferirsi nella capitale. Tuttavia rimane in rapporto di consulenza con essa. "Maledetto il giorno ove vi entrai" afferma qualche anno dopo. Nel 1905 viene chiamato come esperto degli impiegati nel conflitto che li oppone alla direzione delle ferrovie federali svizzere circa la cassa pensioni. La sua attività addentro alla direzione delle ferrovie gli permette di dedicarsi sopra studi fecondi di economia e sociologia e astrarre problemi come quegli del rapporto tra settore pubblico e privato nonchè delle condizioni del personale lavoratore. Da siffatta esperienza professionale egli trae le informazioni e le tesi che esporrà sopra alcuni suoi scritti, relativi appunto alle questioni delle ferrovie in Italia, le quali costituiscono l'argomento del presente lavoro. Questo lavoro contiene principalmente una sintesi degli articoli pubblicati negli anni che vanno dal 1900 al 1910 con una vasta panoramica delle questioni di rilievo che riuscì ad affrontare in età matura. Già nel 1876 affronta la questione della nazionalizzazione e dei problemi del mercato delle società private che esercivano il servizio. Una breve sintesi dell'evoluzione delle vie ferrate in Italia apre il presente lavoro, per inquadrare nel contesto storico le posizioni dell'autore.

1. Capitolo Primo - Le ferrovie in Italia ai tempi di Vilfredo Pareto

1.1 L'assetto delle strade ferrate nel 1861

La situazione delle vie ferrate in esercizio nel 1861 era quale risulta dalla tabella sulla pagina seguente. La rete ferroviaria, in quegli anni, era scarsa al Sud e insufficiente al Nord. Tuttavia fin da quell'epoca la direttrice a nord-ovest (che collegava le località dell'ex Regno di Sardegna con il Lombardo-Veneto, Torino e Genova con la Pianura Padana verso est fino a Verona e Mantova, e verso la Francia fino al Frejus) e della direttrice nord est (che collegava le principali località del Lombardo Veneto) permetteva la formazione di un'area con una prospettiva economica notevole.

Tabella 1 - Estensione delle vie ferrate al 1861

<i>Regione</i>	<i>Proprietà e gestione</i>	<i>Lunghezza</i> <i>(Km)</i>
Piemonte	esercitate da soc. private	298
	appartenenti allo Stato	284
	esercitate dalla società V.E.	112
	concesse alla società V.E.	109
Toscana	concesse alla società Centrale	127
Stato Pontificio		1
Napoletano		88
Lomb. e Italia centr.		376
Veneto		376
Società Livornesi		212
TOTALE		208

L'unità d'Italia consentì la realizzazione del collegamento tra le due direttrici nord-ovest e nord-est, ovvero tra le due reti ex Sabaude ed ex Lombardo-Venete, permettendo la creazione di un'ampia zona di notevole interesse economico: il porto di Genova, collegato con queste città e con la ricca pianura padana, nonché il collegamento con la Francia ad est, preludio al completamento della valigia delle Indie, formavano un'area che rappresentava la parte più sviluppata delle ferrate al Nord. Al Sud le vie ferrate erano limitate a poche connessioni con Napoli e Caserta: Esse erano approssimativamente assenti nelle isole. Al Centro la rete era limitata a collegare poche località: Firenze, Lucca, Pistoia; Roma era collegata solo con Civitavecchia e Frascati. Il problema maggiore era dovuto alla moltitudine di società che esercitavano il servizio di due località. La necessità di costruire nuovi rami ferroviari, soprattutto al Sud, ove l'arretratezza economica chiedeva un maggiore slancio nell'attuare politiche di costruzione delle vie ferrate, e quella di rafforzare i legami interni del giovane Stato, indussero a promuovere l'ordinamento della rete e delle esistenti società private, cui le ferrovie erano affidate.

1.2 Le procedure di realizzazione e gestione

Il problema della ricerca di capitali fu risolto da alcuni abili banchieri, come il conte Bastogi, la cui opera di alto ingegno finanziario, permise di dare al meridione una rete articolata nell'arco di alcune decine d'anni. Le vicende della società di cui era a capo, la Ferrate Meridionali, sono un esempio di intelligenza finanziaria unita ad abilità imprenditoriale notevoli. La società del Bastogi ebbe in gestione tratti delle vie ferrate nel Sud e nel Centro Italia: le linee Pavia - Brescia, Pavia - Voghera, Ancona - Pescara, Napoli - Salerno, Salerno - Eboli, Ortona - Foggia, Foggia - S. Severo e la Foggia - Barletta. In Sardegna una società inglese incaricò il sig. Semenza di provvedere ad ottenere l'appalto per la costruzione di 400 km. ma con scarso successo. In realtà si dovette attendere il 1871 (trent'anni dopo la realizzazione delle prime linee negli altri stati italiani) per vedere la prima costruzione di ferrate in Sardegna. La società Vittorio Emanuele cedette allo Stato la linea Susa-Ticino, ottenendo in cambio le ferrate Calabro-Sicule e cartelle di rendita. Nel 1862-63 si diede insomma nuovo impulso alla costruzione delle Ferrovie: vennero costruiti nuovi tratti per circa 973 km. Il tratto Pescara - Foggia, la cui costruzione fu eseguita nel novembre 1862, venne realizzato così in fretta da non consentire di studiare i tracciati per tempo. In quegli anni vengono costruite la Cuneo - Torino, la Gallarate - Varese, la Bra - Alessandria e la Bra - Cavaller Maggiore. Si cercò di completare i tratti già iniziati e ancora non compiuti, come la Roma - Napoli e la Ciampino - Liri. Venne completata la Transappenninica Bologna - Pistoia e si lavorò alacremente per la dorsale adriatica e tirrenica e per la centrale toscana. Dei programmi stabiliti inizialmente dal governo, rimanevano solamente, per l'Italia continentale, la dorsale ligure ed il traforo del Moncenisio. In Sicilia viene costruita la Palermo - Bagheria. In Veneto, in quegli anni non si costruirono rami ferroviari. In totale al 1864 i chilometri realizzati erano circa 3300 ma ne restavano almeno altri 4000 da costruire.

1.3 Un primo tentativo di razionalizzazione: la legge del 1865

Il disegno di legge di fusione delle ferrovie dello Stato con quelle di altre società venne presentato in Parlamento, conducendo all'approvazione della legge n.2279 del 1865, primo tentativo di dare al paese un ordinamento organico delle vie ferrate. La necessità di costruire società ferroviarie potenti, e al tempo stesso di evitare concentrazioni monopolistiche, indusse a ripartire le linee in cinque gruppi. La legge distribuì i chilometri equamente tra le società, mutando i termini dei contratti. In particolare, le società vennero organizzate in modo da sottoporsi al controllo del Corpo ispettivo dello Stato, il quale partecipava agli utili di esercizio e con sovvenzioni aiutava le società in pericolo di fallimento. Ecco dunque la situazione profilatasi ex lege :

- . **Società delle vie ferrate Meridionali del gruppo Bastogi,**
- . **Società delle strade Ferrate dell'Alta Italia, con direttore il Paleocapa.**
- . **Società Vittorio Emanuele,**
- . **Società delle strade Ferrate Romane,**

. Compagnia reale delle ferrovie Sarde,

Le società sopra elencate erano dotate complessivamente di 5261 km. in esercizio. La legge permise la costruzione di nuovi rami ferroviari e il collegamento tra le linee, dando impulso al commercio dell'Italia con l'estero. Venne stabilito, con convenzioni valide al massimo per cento anni, l'affidamento della costruzione e dell'esercizio a società. Le clausole dei contratti prevedevano sovvenzioni e garanzie e non escludevano l'intervento dello Stato. Vengono costruiti in quegli anni i tratti Mantova - Modena, Bologna - Verona. I comuni dovettero cedere parti del loro territorio e stanziarono somme per contribuire alla costruzione delle linee. Viene compiuta nel 1868 la Vigevano - Milano. Con la legge n. 1473 del 1873 venne concesso a società private la costruzione di sette linee. Viene costruita la linea Vicenza-Thiene-Schio. Il regime stabilito dalla legge 2279 durò fino al 1876, quando le difficoltà dello Stato e delle società resero opportuna una nuova legge. La situazione al 1876, dopo lo scioglimento della società Vittorio Emanuele. (le cui linee passarono alla società delle ferrate Meridionali), era la seguente :

. Società Ferrate Alta Italia km 2092

. Società Ferrate Romane km.2172

. Società Meridionale km.1751

. Società Calabro sicule km. 149

Le gravi condizioni finanziarie delle società, la sproporzione tra potenzialità sociale, chilometri costruiti e impegni assunti, infine le deboli possibilità finanziarie dello Stato rallentarono di non poco il progresso nella costruzione delle vie ferrate. Nonostante gli sforzi del governo che cercò di salvare le società pericolanti, alcune dovettero capitolare. In Sardegna le linee costruite dal 1870 al 1876 furono: la Porto Torres - Cagliari - Golfo Aranci, Cagliari - S.Gavino, la S. Gavino - Oristano, la Decimomannu - Iglesias, la Porto Torres - Sassari, la Ploaghe - Ozieri. La convenzione dello Stato con le società stabiliva un intervento pubblico in caso di difficoltà della società concessionaria. La società Vitali-Charles-Picard ebbe controversie con il governo in Calabria per la costruzione di 640 km. Le sue linee passarono alla società delle Ferrate Meridionali. La cessione del Veneto all'Italia permise l'incorporazione della rete delle ferrate austriache nella rete della società Alta Italia. Con la presa della città di Roma nel 1870 e la fine della guerra d'indipendenza le questioni delle ferrovie tornarono ad interessare lo Stato. Venne riscattata la società delle Ferrate Romane e con la convenzione di Basilea, cinque anni più tardi, venne staccata la rete dell'Alta Italia dalle ferrovie austriache. Le vie ferrate durante la fase di attuazione della legge 2279/1865 ebbero in definitiva lo sviluppo che risulta dalla tabella 2 alla pagina seguente.

Tabella 2 - Lo sviluppo della rete ferroviaria negli anni dell'attuazione della legge 2279/1865

1866	km 740
1867	km 201
1868	km 414
1869	km 189
1870	km 314
1871	km 217
1872	km 355
1873	km 128
1874	km 491
1875	km 313
<i>totale</i>	<i>km 3362</i>

1.4 L'evoluzione delle vie ferrate dal 1865 ai primi del '900: Le proteste.

Cominciata con l'entusiasmo di una nazione giovane la costruzione delle ferrate conobbe fin dall'inizio difficoltà notevoli non indifferenti di ordine diverso: politiche, finanziarie, tecniche e non tutte risolvibili breve tempo. Realizzate sotto gli auspici di progresso e civiltà che una destra dovette assecondare, seppure preoccupata prevalentemente di pareggiare il bilancio e liquidare in fretta le proprietà demaniali ed ecclesiastiche per fronteggiare un bilancio nel quale, del dieci per cento di spese dello Stato destinate alle opere pubbliche, il sessanta per cento era destinato alle ferrate. Reperire capitali, dotare il meridione arretrato di una rete articolata, perseguire una politica di infrastrutture ferroviarie: questi erano gli obiettivi. Per raggiungerli, era indispensabile un'azione dello Stato con sacrifici notevoli e la concessione a società private per la costruzione e l'esercizio di alcuni rami. Protagonisti politici di questi primi anni di unità, e dell'impegno nel cercare di dotare il paese di una rete ferroviaria furono il Depretis, il Peruzzi, l'on. Grattoni, il Gen. Menabrea. Il sistema di costruzione da parte delle società private, garantite dallo Stato mediante contratti di durata più che decennale offriva a quel tempo la prospettiva di veder realizzata un'articolata rete ferroviaria per il paese. Nel 1887 la rete ferroviaria era compiuta nelle sue linee essenziali per un totale di circa 8200 km. La necessità di dare al paese di giovane nascita una rete ferroviaria articolata sul territorio, condizione per dotare il paese di un collegamento tra i luoghi della penisola, dalle Alpi all'Aspromonte, venne soddisfatta. Le possibilità di trasportare carri e merci aumentarono considerevolmente. Il completamento delle linee determinò un incremento del Pil e del prodotto chilometrico. Dal 1882 rallentò il ritmo di crescita della nostra rete ferroviaria, come documenta la seguente tabella 3.

Tabella 3 - Chilometri di ferrovie costruite nel decennio 1880-1890

1882	567
1885	871
1887	757
1888	458
1889	103
1890	244
<i>totale</i>	<i>3000</i>

Dal 1876 al 1885 si adottarono misure di carattere provvisorio che, nel caso della società delle Ferrate dell'Alta Italia, prevedevano un sistema di gestione misto. In pratica, nei primi anni del 1880 venne stabilito un compromesso che fissava la proprietà statale degli impianti e lasciava alle società private il materiale rotabile. La società delle ferrate romane le lombarde e le meridionali vennero riscattate prima della scadenza dei contratti intorno al 1880. La costruzione di rami ferroviari proseguì, nel corso di questi anni, con alterna fortuna a causa della crisi economica che coinvolse il paese nel 1890. La difficoltà della gestione da parte delle società impose un nuovo ordinamento che, adottato nel 1885, si risolse in pratica nella fusione delle società in gruppi più grandi, ciascuno dotato di un numero di chilometri pressochè uguale. Le tre società configuratesi furono L'Adriatica, la Sicula e la Mediterranea. Tale suddivisione rimase in vigore fino ai primi del 1900. Allora l'economia italiana conobbe un periodo di prosperità. Ma ferrovieri ed operai manifestarono il loro malcontento con proteste violente. Assai più preoccupanti per la pubblica opinione le mobilitazioni dei ferrovieri, capaci di organizzarsi con maggiore facilità delle masse operaie. Le imprese delle ferrate avevano poco margine di contrazione dei costi e perciò non riuscirono a contenere le proteste. I patti stipulati nel 1885, secondo i ferrovieri, erano stati traditi dalle compagnie. Allora la protesta si trascinò per lungo fino a quando lo sciopero indetto dai ferrovieri ebbe come conseguenza la ripartizione di nuovi compiti tra le società e favori al personale. Nel 1905 nuove agitazioni comportarono l'avocazione allo Stato dell'esercizio delle Ferrovie. Ciò avvenne quando le proteste dei ferrovieri, in un complessivo contesto di agitazioni e scioperi in tutto il paese, e soprattutto la cattiva esperienza della gestione passata, imposero l'avocazione allo Stato dell'intera rete mediante indennizzo. La spinta del socialismo, la forza dei ferrovieri, dotati dell'arma dello sciopero, condussero alla statalizzazione delle ferrovie. Così fu attuato il riscatto delle tre reti principali. L'erario spese circa 500 milioni d'indennizzo al netto dei proventi. Complessivamente, nel periodo 1861-1914 lo Stato spese 10 miliardi, i tre quarti della spesa destinata ad opere pubbliche.

Tra il 1871 e il 1906 vengono aperte le tre gallerie del Moncenisio del S: Gottardo e del Sempione.

Secondo la Zamagni la ferrovia in Italia fu impresa gestita dallo Stato, come abbiamo visto prima, garantendo un prodotto chilometrico convenuto e lasciando ai privati la proprietà, lo Stato si assicurava la possibilità di riscattare, al termine delle convenzioni, l'intera proprietà, nonché l'esercizio, delle vie ferrate, avendo come cura di garantire le società pericolanti con sovvenzioni, mercati di sbocco garanzie di redditività. Purtroppo i servizi imprenditoriali erano forniti dai privati. Lo Stato era perciò garante d'ultima istanza della riuscita dell'iniziativa privata. L'agire in libero mercato delle società fin d'allora mostrava segni notevoli di necessità d'interventi lungimiranti e garantisti di un ente più grande: Lo Stato. Il periodo di massimo sviluppo della costruzione delle ferrate in Italia fu quello del 1862-1885 durante il quale le ferrate raggiunsero un'estensione di 8139 km. Furono costruite in quegli anni la Milano - Piacenza, la Bologna-Ancona, la Ancona - Foggia - Brindisi, la Modane - Brindisi via Torino - Voghera-Piacenza - Bologna - Ancona - Foggia.

Nel periodo 1886-1904, periodo delle convenzioni ferroviarie, vengono costruiti in definitiva 4327 Km.

2. Capitolo Secondo - Il dibattito sull'esercizio di Stato delle ferrovie

2.1 Le ferrate e la questione del riscatto

La questione di una trasformazione dell'assetto istituzionale delle ferrovie si pose quando la cattiva amministrazione delle società, il pericolo del formarsi di monopoli, le difficoltà finanziarie dello Stato (già il primo anno di attuazione della legge aveva comportato debiti per un miliardo di lire), le liti giudiziarie nonché - come abbiamo appena visto - la pressione delle vertenze sindacali, imposero una revisione del regime stabilito dalla legge 2279/1865: si rivelò vincente la proposta della nazionalizzazione mediante riscatto delle società concessionarie. La proposta consisteva nell'affidamento allo Stato dell'esercizio e della costruzione delle vie ferrate, mediante il trasferimento ad esso della proprietà e delle competenze delle società private, tramite pagamento di una certa somma, la cui entità era evidentemente un aspetto determinante del problema. La stampa straniera, a questo proposito, accusò il governo italiano di creare condizioni difficili alle società per ottenere un riscatto ad esso più vantaggioso. Il 1876 i ministri Minghetti e Spaventa posero al Parlamento la questione del riscatto e dell'esercizio diretto, da parte dello Stato, delle vie ferrate. Il dibattito che ne seguì condusse alla formazione di uno schieramento d'opposizione alla proposta governativa, costituito da uomini della Sinistra, del Centro-sinistra e del gruppo toscano di Destra con a capo il Peruzzi (questioni familiari lo costrinsero ad abbandonare, gli subentrò il Coppino, della Sinistra). Politici, scienziati, uomini di legge furono interessati a questo dibattito, cui parteciparono con interventi e pubblicazioni. Le proposte del riscatto erano sostenute soprattutto dalla considerazione che il sistema delle concessioni sovvenzionate comportava un eccessivo costo per la collettività: circa il 60 per cento delle spese per opere pubbliche era stato utilizzato per le ferrovie. Resta da osservare, a proposito dei problemi emersi nella fase che

abbiamo esaminato, che consistenti erano state le difficoltà tecniche che avevano dovuto incontrare le società nella costruzione delle vie ferrate; la natura orografica del suolo, l'assetto idrografico, le caratteristiche impervia e montuosa di molte zone, avevano reso assai ardua la costruzione di alcuni tratti, in particolare nella costa ligure. La litoranea tra La Spezia e il confine, fu completata seppure, trovandosi a strapiombo sul mare, la sua realizzazione obbligò a superare difficoltà tecniche notevoli.

2.2 La posizione di Pareto in merito al riscatto delle ferrovie

Le idee liberiste di Pareto facevano sì che l'Inghilterra costituisse, per lui, un riferimento fondamentale. E' perciò opportuno illustrare rapidamente qual'era la situazione britannica per quanto riguarda l'assetto delle ferrovie, e in particolare per quanto riguarda i rapporti delle società con l'amministrazione governativa. In Inghilterra la ferrovia si afferma su iniziativa privata. La libertà assoluta permetteva alla società esercente di fissare tariffe, determinare il transito dei veicoli, consentire o meno a terzi di far percorrere la linea, fissare orari. Moltiplicatisi i commerci e i rapporti tra paesi fu necessario per il governo stabilire, con un atto del Parlamento, intorno al 1850, le soste obbligatorie ad ogni stazione e l'obbligo per le società di comporre i convogli con carrozze di tutte le classi: Nello stesso tempo il governo esonerò le società dal pagamento delle imposte. L'aumento dei danni e il moltiplicarsi delle società esercenti il servizio richiesero un intervento più diretto da parte dello Stato: dopo alcune decine d'anni dalla scoperta del nuovo mezzo l'opinione pubblica cominciò a considerare la possibilità del riscatto da parte del governo. A questo proposito, alcuni reagirono con disprezzo, altri con favore; le proteste assunsero le dimensioni di una vera questione sociale. Le condizioni dell'Inghilterra erano diverse, per l'assetto della proprietà, da quelle prevalenti nel continente. In effetti al di là del canale della Manica, limitatamente al territorio britannico, le società godevano di un diritto di proprietà assoluto; in paesi come Belgio e Francia venivano invece sottoposte ad una concessione per un numero limitato di anni. L'idea del riscatto destò in Inghilterra un grande clamore perchè parve un caso di espropriazione forzata, piuttosto che la limitazione anticipata di un affitto. Gli oppositori all'esercizio pubblico vedevano un serio pericolo nella gestione governativa, ritenuta causa di una cattiva amministrazione e di una oscillazione della rendita, diventando questa un elemento variabile nel bilancio dello Stato. In un intervento alla Società Adamo Smith del febbraio 1876, il Pareto riporta gli argomenti degli autori che si esprimono a favore del riscatto: *"Il governo non si mostra sempre oculato amministratore, ciò in particolare nell'amministrazione di marina ed armamenti nei quali il pubblico non poteva esercitare il sindacato e gli inconvenienti si manifestavano al momento dell'urto, quando ogni riparazione era impossibile. Ma in fatto di esercizio di strade ferrate la faccenda è ben differente ed i reclami sempre possibili"*. Ulteriore argomento a favore della gestione governativa è la constatazione della gravità della gestione privata: ritardi, inadempienze, smarrimenti. E pone l'esempio della Società delle ferrate meridionali, le cui vicende, spesso poco fortunate, derivarono da assurde concessioni, a causa delle quali l'aumento del lavoro, superato un certo limite, significava per la società, lavorare in perdita. L'affidamento al governo dell'esercizio

delle vie ferrate significa, per il paese, un aumento della sua potenza economica ma anche la formazione di una potente burocrazia la quale, posta nelle mani di un solo partito, significa rischio per le minoranze. Comporta tariffe più basse, un aumento dei treni, prezzi di favore: dunque il mancato pareggio tra entrate e uscite. Inoltre le possibilità di un sindacato del pubblico non sono garantite. Il Piemonte - prosegue Pareto - esercitò con lode il servizio, ma esso copriva una zona limitata. In Calabria e in Sicilia, il governo costruì le infrastrutture ferroviarie ma vi furono tronchi franati, ponti spezzati. A proposito degli appalti il Pareto sottolinea quanto sia gravoso per il governo, più che per le società, ricorrere ad essi per le forniture. Un nuovo contratto tra gli enti sociali ispirato a libertà e responsabilità porrà l'azienda davanti a doveri più rigorosi nelle azioni giudiziarie per danni provocati a persone e cose, smarrimenti ed altro. L'opinione del Pareto è, in definitiva, favorevole al riscatto delle ferrovie, il cui esercizio però è da affidare a società private, le quali avranno libertà di esercizio e responsabilità per danni ai cittadini. Qualora gli esercenti abusino della libertà loro concessa e si erigano a monopoli, il cittadino, sapendo che le compagnie non sono protette dal governo, presenterà ricorso ai tribunali ottenendo pronta riparazione, piuttosto che intentare un'azione amministrativa, via più lunga e difficile. A chi afferma (come uno degli autori che, con il suo intervento, contribuisce a nutrire la conferenza sul riscatto delle ferrovie alla società Adamo Smith, il prof. Cogorno) che il prodotto utile è diverso nei due settori pubblico e privato il Pareto oppone la tesi che il prodotto utile è uguale, e l'abilità media nei due settori è anch'essa uguale. Il governo - osserva ancora Pareto - ha serie incapacità nel collocare i lavoratori nei settori pertinenti alla loro formazione. Fa l'esempio dell'uomo di legge destinato alla trazione di locomotori. Inoltre la burocrazia è priva di quell'anima e quello stimolo presenti in una società organizzata, in cui il lucro corrisponde a intelligenza, lavoro, capacità produttiva. Egli considera, come rimedio agli inconvenienti paventati, l'ipotesi di una società autonoma posta sotto il controllo del Parlamento, ma ritiene che ciò non sia possibile perchè il controllo sarebbe effimero e le azioni giudiziarie intentate prive di effetti rapidi. A proposito delle sovvenzioni per costruire le vie ferrate il Pareto osserva che, una volta costruite le linee, queste verrebbero a mancare, rappresentando queste la remunerazione del capitale impiegato nella costruzione della linea. Questo interesse non avrebbe ragione di esistere una volta costruite le linee, poichè la concessione riguarderebbe ormai solo l'esercizio; anzi sarebbe lo Stato a chiedere, esso stesso, una somma come garanzia per il materiale mobile. Nella seconda conferenza della "Società Adamo Smith", tenutasi a Firenze il 6 marzo 1876, il Pareto affronta di nuovo la delicata questione della burocratizzazione della gestione delle vie ferrate, considerando ciò un male per il paese. La burocrazia tende ad accrescersi sempre di più e si avvale dell'appoggio di coloro che non sono soddisfatti del servizio come ragione pratica per il riscatto delle società private. Oggi chiederà le ferrovie, domani la navigazione e così di seguito. Pareto esprime la sua opposizione ad uno Stato onnipotente ed accentratore. All'on. Boselli risponde che il fatto che Stato e società siano nella medesima stanza, come il Boselli aveva sostenuto, non significa che siano le società a doverne uscire. Il riscatto comporterebbe, come si è già visto, la fine delle sovvenzioni, poichè queste sarebbero impiegate solo per remunerare il capitale necessario a costruire la struttura fondamentale delle vie ferrate, e i servizi e le tariffe speciali fatte al governo. Il Pareto sottolinea che assai maggiori sarebbero

stati i capitali necessari per costruire, qualora avesse agito lo Stato e non le società private: più abili, queste ultime, nel reperire capitali all'estero. A rafforzare le sue tesi favorevoli all'esercizio privato in seguito al riscatto della proprietà delle linee il Pareto pone l'argomento che lo Stato ha svolto la funzione d'industriale con serie difficoltà: e fa l'esempio delle saline (sono assai più efficienti quelle private di Trapani) e dell'industria dei tabacchi. Seguendo il metodo di indurre dal passato argomenti validi per il futuro, afferma essere difficile l'esercizio da parte dello Stato. Lo Stato spenderà di più per la trazione motrice che le società private e dunque di più costerebbe il servizio agli utenti e ai commercianti. Ai suoi avversari, i quali sostengono che, il metodo sperimentale non porta ad indurre dai fatti passati quelli futuri ma, con nuova logica, rifà gli esperimenti quasi che il mondo fosse stato fatto da ieri, il Pareto oppone che sono sufficienti i dati di cui si dispone, per giudicare sin d'ora che lo Stato è stato pessimo industriale. L'esercizio delle vie ferrate non è, nelle opinioni del Pareto, sottoponibile alla legge sulla contabilità, perciò le guarentige, indispensabili per il ministro della Guerra, sarebbero sottratte alle Ferrate. Dunque prima di affidare l'esercizio ferroviario al governo si dovrebbe rivedere quella legge. Toccherà proprio all'Italia, paese dotato di finanze floride, fare codesti esperimenti? I paesi esteri come Francia e Austria lasciano tuttora l'esercizio nelle mani dei privati. Nel Belgio il governo lo esercita in parte direttamente per motivi politici, ma non vi è unità di vedute; il governo della Confederazione germanica non esercita direttamente il servizio. A proposito delle società anonime il Pareto, cogliendo uno spunto del Boselli, ottiene un'argomento in più a favore delle sue tesi. L'interesse privato e il sindacato sono massimi in imprese piccole. Nelle società anonime questi sono tanto minori quanto più grande è la dimensione della società: il sindacato sarà perciò minimo nello Stato, che è la più grande delle società. In risposta agli interventi del Carpi, il Pareto espone le ragioni, più che di principio di convenienza finanziaria che lo spingono a rifiutare l'esercizio di Stato. Lo Stato non è un buon industriale perchè, secondo il nostro Autore, ha altri compiti da svolgere, come l'amministrazione della giustizia; perciò se svolgerà la funzione d'industriale sarà pessimo magistrato. La scienza economica si occupa di proposizioni generali vere in determinate circostanze di spazio e di tempo, non di proposizioni dal particolare al particolare, che sono proprie di uomini poco evoluti. Tali proposizioni diventano vere, con molta probabilità, se vengono verificate nei fatti. E' sulla base di queste premesse che il Pareto sostiene che lo Stato italiano è stato cattivo industriale. Ragionando dal particolare, non sapendo provvedere al sale al più basso prezzo possibile, come può acquistare il carbone a buon mercato? E se poi esercita il servizio ferroviario, la trazione costa di più e, allora, o le tariffe aumentano, o aumenta il carico fiscale per la collettività. Se non è stato capace di gestire la contabilità della manifattura di tabacchi, come sarà capace di gestire quella dell'azienda dei trasporti? Il governo costruì male le ferrovie in Calabria e in Sicilia, perciò sarebbe riuscito ad esercitare con difficoltà l'intera rete delle vie ferrate. Solamente colui il quale attende poche cose le sa esercitare con buoni risultati. Lo Stato deve preoccuparsi di altre questioni. La macchina a vapore è nata su iniziativa privata, nessuno attenderebbe che ora passando nelle mani del pubblico trasformi il paese in un Eldorado. Il pericolo di una eccessiva concentrazione nelle mani dello Stato dei servizi dei trasporti viene individuato nel fatto che assomigliando l'impresa dei trasporti ferroviari a quella dei trasporti

marittimi, una volta presa in gestione la ferrovia, con i medesimi argomenti potrebbero diventare statali anche le vie d'acqua. Infine riporta un caso di lite tra società e governo per la consegna di plichi postali, per i quali l'arbitrato che sopraggiunse comportò una contesa poichè il governo non volle pagare una lira di tasse alla società. E conclude con un rapporto del ministero dei lavori pubblici nel quale il bilancio dello Stato, che comprende entrate e spese, è accostato a quello della Sudbahn ove risulta anche il capitale. In appendice espone il risultato di un'inchiesta industriale sull'esercizio della società Vie Ferrate Alta Italia ove sono presentate lamentele per il servizio. In risposta ad esse segue una lettera del Comm. Amilhau, tanto convincente da persuadere gli avversari.

2.3 La questione del riscatto nell'opinione degli altri Autori.

Al dibattito sul riscatto delle ferrate, tenutosi alla Società Adamo Smith, vennero presentate le relazioni di molti altri autori oltre al Pareto. Favorevoli al riscatto sono il Gabussi, il Cogorno e il Lioy; contrario, tra gli altri, il Ponsiglioni. La gravosità economica per i conti dello Stato è l'argomento utilizzato dai più per opporsi al riscatto. Il Ponsiglioni sostiene che non vi è il pericolo della formazione di monopoli poichè, egli afferma, per paura di una eccessiva concentrazione lo Stato dovrebbe assumersi tutti i rami dell'attività commerciale, ma, esistendo la possibilità di ricorrere ai tribunali tale pericolo sembra infondato. Certo, afferma, nessuno negherebbe, qualora vi fosse un conflitto, l'avocazione allo Stato dell'esercizio ferroviario. Dichiarò di non essere d'accordo con l'opinione diffusa della rovina che comporterebbe per i nostri conti economici la partecipazione di capitale straniero. A favore del riscatto si esprime invece il Lioy, il quale osserva che le ferrate devono la loro esistenza allo Stato. In molti casi è intervenuto con opere di salvataggio come nel caso delle romane delle Meridionali delle Lombarde. Piuttosto che soccorrere le società con il Tesoro all'occorrenza sarebbe meglio per lo Stato l'assunzione diretta dei rischi. Osserva ancora il Lioy che il connubio tra privato e pubblico della gestione attuale non consente la libera concorrenza e inoltre le compagnie ricorrono allo Stato alle prime difficoltà. Le migliori economie delle società private vanno tutte a vantaggio delle società private piuttosto che trasformarsi in riduzioni delle tariffe. Paesi stranieri come Belgio e Francia gestiscono meglio le ferrate sapendo che le compagnie le gestirebbero peggio. Però, osserva, in quei paesi gli impiegati hanno maggiori motivazioni a lavorare con efficienza. Le compagnie pensano solo ai loro guadagni e non pensano all'avvenire. D'altronde, essendo le condizioni di allora assai dissestate, il riscatto rappresenterebbe un onere modesto. Lo Stato spenderebbe di meno per la sorveglianza e la presenza di pubbliche aste renderebbe più accessibili le materie prime. Il comm. Amilhau sostiene che l'agonia delle società ferroviarie è cominciata nel 1870, quando il peso dell'ingerenza governativa ha superato i limiti tollerabili. Perciò considera paradossale l'attribuzione al governo della competenza in tale materia. Sull'orlo del fallimento, le compagnie ferroviarie hanno dato un beneficio politico notevole ma non hanno corrisposto ancora sul lato economico, sostiene il Gabussi. Il carbone è caro, l'aggio sull'oro rende difficile l'acquisto di materie prime, per rinnovare il capitale fisso sono necessari capitali. Pone l'esempio del Belgio dove le spese d'esercizio, in regime di esercizio privato sono del cinquanta, e non del

settanta per cento del reddito, come nelle aziende gestite dal governo. Perciò si esprime a favore del riscatto. Il prof. Cogorno è favorevole al riscatto poichè vede in esso una garanzia per i cittadini contro gli accidenti. Seppure di opinioni liberali, egli afferma, anche Sir Robert Peel fu a favore dell'esercizio pubblico. Intravede il pericolo di concentrazione monopolistica. Tanto compagnie private quanto Stato commissero errori. Vi furono perciò buoni amministratori pubblici come buoni amministratori privati. Egli sostiene che piuttosto che lasciar fallire le società private è meglio riscattarle subito, piuttosto che farlo domani quando non sapranno condurre oltre la loro esistenza. Il pericolo di un eccessivo controllo pubblico vi è secondo il Cogorno anche in regime di compagnie private, a causa delle convenzioni vigenti che permettono al governo di dettare legge alle società. Il Genala osserva che qualora il governo assumesse l'esercizio i privilegi di cui gode lo Stato per tariffe ridotte, favori ai politici facilitazioni agli impiegati, trasporto gratuito delle poste, scomparirebbero poichè le voci di perdita sarebbero a suo carico. E' perciò favorevole al riscatto, ma con termini delle convenzioni mutati. Le società si trovarono in diifficoltà in quegli anni a causa de corso forzoso, dello intervento regolatore dello Stato nel fissare orari e traffici e nel tassare ed avvolgere in pastoie amministrative il servizio rendendolo meno efficiente. Il regime delle convenzioni mediante il quale veniva garantito un reddito chilometrico ebbe difficoltà ad essere regolato per tempo, perchè, nella pratica ritardi trascinarono i contenziosi tra stato e società.

2.4 Il dazio doganale del 1887 e la posizione del Pareto

L'articolo *Le industrie meccaniche e la protezione*, del marzo 1891, contiene le critiche del Pareto alla politica doganale attuata dal governo con l'istituzione dei dazio del 1887. La commissione che ha fissato tale tariffa secondo il nostro Autore, ha sbagliato, poichè le industrie meccaniche stanno peggio di prima e una ulteriore protezione non sarebbe un rimedio ragionevole. Dopo aver ricordato che "i nostri protezionisti credevano di avere assicurata la sorte delle industrie meccaniche in Italia colla loro famosa tariffa doganale del 1887" e che "ora le industrie meccaniche stanno peggio di prima", il Pareto afferma: Come si rimedia? Alcuni, simili al bevitore che torna a bere per non sentire il malessere dell'avvelenamento alcolico, invocano un'alta dose di protezione. Si alzino ancora un poco le tariffe doganali, si costringano le ferrovie a pagare un alto premio ai costruttori nazionali, oltre al troppo mite dazio doganale, oltre all'aumento del 5% stabilito nelle convenzioni; le provviste di carri e locomotive non si facciano a secondo delle occorrenze del traffico ma come torna più comodo agli opifici meccanici, e tutto sarà per il meglio. A conforto delle sue tesi illustra ampiamente l'opinione dell'ing. Cottrau. Uno fra gli industriali italiani, che meritatamente gode fama di essere peritissimo nell'arte delle costruzioni metalliche, in cui potrebbe a molti essere maestro, il comm. Alfredo Cottrau, ha avuto il coraggio di parlar chiaro, e di far vedere come sia la protezione stessa la vera cagione delle sofferenze dell'industria delle costruzioni metalliche. E' questo un caso pratico di un fenomeno generale ben noto alla scienza economica, la quale da molto tempo c'insegna che quando la protezione si estende, finisce coll'essere di danno a quelle stesse industrie che aveva in mira di favorire. Il Pareto riporta una minuziosa analisi, pubblicata dal medesimo Cottrau, nella quale si dimostra - per confronto dei prezzi in

Italia con quelli in Belgio e in Francia - l'entità dei consistenti aumenti, per effetto dell'incidenza del dazio, dei prezzi dei materiali che l'industria delle ferrovie compra da quella meccanica: il 75% per i ponti delle travature, il 60% per le rotaie, il 55% per le tettoie e i serbatoi, e così via. Il confronto con l'industria straniera dei prezzi dei laminati d'acciaio mette poi in luce il maggiore prezzo del laminato italiano rispetto a quello belga, di circa 70 lire (392 contro 321), imputabili ai dazi istituiti. L'ipotesi del libero scambio renderebbe più competitivi i nostri prodotti in concorrenza con le officine belghe. Perché la protezione venne attuata? Per rafforzare la nostra giovane industria e proteggere quella nascente, la Terni con favori per mascherare i quali sono stati istituiti i dazi. Concludendo, il Pareto si dichiara contrario alla istituzione del dazio e favorevole al libero scambio, considerando i danni per l'agricoltura a causa del maggior costo dei macchinari e di tutte le industrie che utilizzano macchine. Infine auspica che non venga realizzata dal nostro ministero una nuova acciaieria dopo la Terni, di cui allora si parlava, quella dell'isola d'Elba. Va detto che la politica protezionista adottata fece ovviamente prosperare i settori protetti, ottenendo il favore della sinistra che tentava di proteggere la nostra industria con dazi per emanciparla dall'estero. Ma altre fonti sostengono che la politica protezionista ostacolò il nostro sviluppo dopo il Risorgimento, soprattutto il dazio sul grano comportò salari alti e mantenne in vita coltivazioni che non avevano rendimenti soddisfacenti. Di conseguenza contingenti di emigranti e la rovina di tanti piccoli proprietari. La Zamagni, a proposito dell'industria meccanica, non parla di protezione ma di trattamento preferenziale per l'industria, secondo i trattati di commercio vigenti per i quali il governo otteneva favori, in cambio dell'assorbimento della propria produzione agricola. La politica daziaria attuata dalla sinistra sortì effetti spiegabili, e, sempre per la Zamagni, la crescita dell'industria meccanica, pari a quella metallurgica, avvenne senza soffrire della politica attuata, motivata da condizionamenti storici. Fenomeno non indifferente nelle vicende della nostra industria la costituzione dell'acciaieria Terni fondata dall'ing. Breda, nata su iniziativa pubblica con garanzie future sulle commesse per gli uomini, veterani del '48, che la costituirono. Non indifferente a questa politica industriale l'inchiesta attuata nel 1870 che evidenziò lo stato di arretratezza dell'industria italiana e la conseguente dipendenza dall'estero di materie prime e complessivamente della nostra industria. Le politiche attuate dalla sinistra di revisione delle tariffe doganali e di moderato protezionismo diedero nuovo impulso alla costruzione delle ferrate e delle opere pubbliche. La costruzione delle ferrate fu, secondo lo Zamagni, impresa statale, seppure fin dai primi anni di Unità il governo si accorse della necessità di far fronte alle nuove spese ricorrendo alle società private. Ben presto il ruolo di supplenza temporanea, a detta della Zamagni, dello Stato, fu indispensabile. Favori ai produttori nazionali tariffe di protezione al fine di emancipare l'industria nazionale dalle commesse dai paesi esteri. Il tipo di rapporto instaurato tra lo Stato e le società consisteva in sovvenzioni e contratti di durata quasi centennale, che prevedevano il soccorso delle società in pericolo, con garanzie e sussidi.

2.5 La deposizione dell'On Peruzzi

L'On. Peruzzi, deputato del gruppo toscano di destra, che era stato Ministro dei lavori pubblici nel 1862, viene chiamato a deporre alla Commissione parlamentare d'inchiesta sull'esercizio delle ferrate, istituita nel 1877. La sua deposizione ebbe un rilievo particolare. Egli afferma che senza l'appoggio del capitale forestiero sarebbe stato difficile costruire le ferrovie italiane. La natura politica della scelta di costruire ferrovie viene ravvisata nel fatto che le concessioni venivano fatte per motivi politici e tutto era subordinato alla unità nazionale. Osserva che qualora lo Stato avesse assunto l'onere di costruire ferrovie, senza ricorrere alle società private, avrebbe speso di più. A proposito del rischio che la eccessiva presenza di capitale straniero potesse influenzare le vicende politiche interne sostiene che questo venne a cadere con la Convenzione di Basilea, appendice del trattato dell'Italia con l'Austria del 1866, con la quale le linee della Sudbahn vennero staccate da quelle del resto della penisola. Anche il Peruzzi, come il Pareto, ravvisa in tariffe gratuite, favori ai politici, danni a persone e cose, smarrimenti gli aspetti negativi della gestione delle ferrate. Come altri si esprime a favore della partecipazione agli utili degli impiegati che incrementino il traffico nelle stazioni. Elogia la disciplina della Statistica, la quale può aiutare a migliorare la gestione delle vie ferrate. Tariffe gravose, tasse e corso forzoso sono, secondo il Peruzzi, la causa della difficoltà a fare concorrenza all'estero per il materiale fisso e rotabile. Pone il problema della sicurezza per i furti nelle stazioni e nei treni; infine chiede la tutela del commercio nei porti con le ferrovie. Le tariffe diverse per servizi uguali seppure località e condizioni del commercio siano diverse vengono individuati come motivi negativi da regolamentare. Nel commercio internazionale chiede un trattamento più favorevole per le rotte internazionali (tariffe più basse). Favorevole come altri all'esercizio privato delle vie ferrate pone come argomento il fatto che le ragioni che spingono lo Stato ad impossessarsi degli arsenali non sono valide per fare altrettanto con le ferrate. Secondo il Peruzzi, il caso di gestione pubblica in stati esteri è considerato eccezionale. Propone un sistema di garanzie che riprende il sistema attuato in Francia dopo il colpo di Stato (sovvenzioni). Si appella alla concezione del riscatto dell'on. Silvio Spaventa. Nella stessa Commissione parlamentare viene presentata la deposizione dell'ing. Pareto il quale chiede un tonnellaggio maggiore per i vagoni, non otto ma dieci tonnellate, esprime la necessità di facilitazioni maggiori sulle condizioni del commercio internazionale, parla dell'uso della lignite come combustibile e della necessità di comunicare per tempo le tariffe agli operatori. Infine afferma che le società ferriere hanno fatto quanto più di umanamente possibile per incrementare il traffico in Livorno.

2.6 Lettere sullo "Stato industriale" alla luce dell'inchiesta parlamentare

Deliberata nel giugno 1870, l'inchiesta parlamentare sull'industria (cui abbiamo accennato nel precedente cap. 2) durò fino al 1874; a presiederla furono Antonio Scialoja e poi Luigi Luzzatti. Ad essa si riferiscono alcune lettere di Pareto, inviate al direttore del *Giornale degli economisti* e ivi pubblicate nel 1876, di cui vogliamo dar conto a integrazione delle più compiute riflessioni del nostro Autore sulle questioni delle ferrovie.

2.6.1 La prima lettera

L'indirizzo dato alla commissione d'inchiesta trovava l'opposizione dei sostenitori del liberismo più intransigente. Essi vedevano nell'inchiesta un modo per rivedere la politica doganale. Da un esame del quesito contenuto nell'inchiesta, afferma il Pareto nelle sua lettera del 25 giugno 1876, risulta che lo scopo era conoscere i desideri degli industriali circa la politica fiscale e la protezione doganale. I quesiti riguardavano, oltre la legislazione doganale e l'effetto delle imposte sul consumo, il danno provocato dalle inefficienze del servizio ferroviario. Il Pareto espone l'esempio di un'azienda privata italiana, la Società delle ferrate meridionali, la quale deve ottenere materie prime dall'estero, che paga quattro mesi circa dalla spedizione; due o tre mesi vengono impiegati per eseguire il lavoro; occorrono trenta giorni e ulteriori due o tre mesi per completarlo. Perciò alle ditte private, per eseguire un lavoro di 236 mila franchi, occorrono otto mesi circa, ed un capitale circolante di 50 mila franchi, al tasso del 35%, oppure un capitale circolante di 30 mila franchi impiegato al 78% per un lavoro da svolgere in sei mesi, sempre che il guadagno della ditta sia del 5% dell'ammontare totale. Da queste considerazioni, nota il Pareto, se ne deduce che con il capitale circolante impiegato in maniera rapida un'impresa può assumere lavori svariati e importanti. Confrontato con quello esercitato per il governo italiano, il lavoro sopra indicato conduce il Pareto a concludere che è maggiormente conveniente il lavoro seguito per conto di ditte private, perchè in effetti la cauzione richiesta dal governo sul lavoro del medesimo valore del precedente è di 36 mila franchi, per 18 mesi la società non vedrà tornare quella somma. Seppure il capitale sia da restituire entro un anno, secondo i termini del capitolato, questo viene restituito diciotto mesi dopo, a causa della lentezza governativa. Ecco il danno economico per l'imprenditore. I pagamenti sono per 214 mila franchi effettuati a lavori ultimati, l'ultimo decimo sei mesi dopo. Concludendo, occorrono 215 mila franchi di capitale circolante per eseguire un lavoro per il quale il beneficio che si ricava è visibile solo diciotto mesi dopo. Perciò l'ing. Cottrau, le cui tesi il Pareto riporta a confortare le proprie posizioni, propone che le aste pubbliche abbiano condizioni più convenienti per rendere così possibile alle imprese private agire con il governo e rendere un costruttore serio e coscienzioso disposto a lavorare con esso. Nelle lettere Pareto espone uno studio analitico, a dimostrare le dubbie qualità dello Stato a svolgere le funzioni d'industriale; seguendo il metodo di indurre dai fatti, a dimostrazione delle sue tesi afferma che lo Stato italiano non è in grado di esercitare il ruolo d'industriale in maniera brillante. L'ing. Cottrau, direttore di una fabbrica di trasformazione di laminati in ponti, che ha relazioni con lo Stato e con le società ferroviarie, afferma - sostiene Pareto - che mentre, lavorando con le società private intelligenti e dinamiche il sistema dei pagamenti funziona con puntualità, con il governo, afferma il direttore, non è come con le società meridionali, il capitale circolante impiegato è assai di più. A questo proposito espone l'esempio della fornitura dei ponti per il tratto Asciano-Grosseto. Per la fornitura di un lavoro del valore della somma di 236 mila franchi: il governo ha voluto 36 mila franchi per 18 mesi: facendo immobilizzare per tanto tempo un tal capitale ha prodotto danno economico notevole. La restituzione era prevista dopo il collaudo. Ecco la lentezza governativa. Sempre nello steso caso - prosegue l'ing. Cottrau - i pagamenti sono stati fatti per i 9/10 quindici giorni dopo la fine dei lavori, l'ultimo decimo sei mesi dopo. Considerato che i pagamenti sono avvenuti con ritardo e che le spese del contratto sono tutte a carico dell'imprenditore,

per un lavoro di 236 mila franchi sono occorsi 215 mila franchi di capitale circolante. Se invece fosse stata la società delle ferrate meridionali, e non il governo, la cliente della ditta, quest'ultima, essa avrebbe anche potuto offrire prezzi ribassati del 39 per cento sul prezzo pattuito col governo: lampante dimostrazione che le condizioni fissate dal governo non erano affatto così benefiche. Il Pareto fa l'ipotesi di un lavoro svolto da un'impresa per fissare dei pali metallici a vite sul terreno ad una profondità di 10 metri. Bene, qualora non si riuscisse a raggiungere che la profondità di 5 metri, e, qualora l'impresa per la quale si eseguono i lavori fosse privata, sarebbero sufficienti 48 ore all'impresa per chiarire e prendere provvedimenti in merito; un suo ingegnere addetto, risolverebbe il problema in un arco di tempo così breve. Se viceversa il committente fosse stato lo Stato, le lungaggini burocratiche avrebbero rallentato assai la decisione in merito al fatto. La procedura infatti sarebbe stata la seguente: dall'ingegnere locale la questione sarebbe stata presentata al capo diretto, poi il rapporto sarebbe stato sottoposto al capo ingegnere di provincia, questi a sua volta avrebbe presentato dispaccio al ministero e quindi si sarebbe riunito il Consiglio superiore dei lavori pubblici per decidere in merito e dare chiarimenti. Ciò che per una società privata era questione di ore diventava per lo Stato questione di mesi. La colpa? non dei singoli funzionari, ma del sistema. Nel frattempo il tempo è trascorso, il fiume, ove andavano costruite le fondamenta, è ingrossato, l'appaltatore protesta, ed ecco subentrare una nuova lite. Perciò, in definitiva, l'ing. Cottrau propone di rivedere la disciplina dei capitolati e depone alla commissione d'inchiesta concludendo che lo Stato non si comporta come le società private, non distingue le società solide e quelle di delinquenti, chiedendo a tutte ugualmente una cauzione. Lo Stato non è insomma un modello d'industriale! Il sindacato tecnico non è nè rapido nè intelligente. Le trafile sono lunghe, a differenza di ciò che accade per le società private, per le quali i tempi sono brevi, perchè il sindacato è esclusivamente di merito e spetta ad un ingegnere responsabile. Dice il Cottrau: ***Lavorando per il governo non verrebbe distinto il laminato dal ferro battuto e le frecce dovranno risultare di 1/1200 delle luci, mentre le frecce dei ponti dipendono non solo dal lavoro del metallo ma anche da altre ragioni, come dal rapporto tra luce del manufatto e altezza di travi maestre.*** Perciò considerazioni tecniche lo inducono ad affermare che le condizioni delle aste pubbliche non rendono interessante il lavoro per un costruttore serio. Lo Stato etico non è buon industriale, afferma; chi dovesse attendere i pagamenti governativi per pagare i propri lavori sarebbe destinato a fallire, per ragioni di ritardi e cauzioni, mentre le società che lavorano per committenti privati fanno onore alla propria firma. Gli impiegati sono etici, ma non sono pratici; trasgrediscono alle leggi della resistenza dei materiali mettendo all'aste progetti inesequibili. Le condizioni poste dal governo agli industriali sono insomma tali da suscitare disagio e malcontento, perchè funzionari che non hanno cognizioni di causa impongono condizioni tali per la quali propongono una somma oppure guastano l'affare. Le aste pubbliche non sono morali. Applicando il metodo sperimentale, induttivo, afferma Cottrau che considerato dal lato industriale lo Stato non è buono. Auspica che si ponga rimedio ai mali di tali aste pubbliche, mali cui le società private hanno posto rimedio già da tempo, scansandoli. Perciò, anche mettendo le cose al meglio, lo Stato cammina come una tartaruga e si lascia sopravanzare da chi ha lena. Chiama infine a confortare le sue tesi le esperienze di industriali come Gregorini e il signor Carabelli, i

quali sono convinti che i ritardi nei pagamenti e cauzioni sono condizioni che danneggiano l'attività delle società private. Il danaro chiesto in cauzione costa il 9 o 10 per cento alle società private sarà visto tornare indietro con mesi di ritardo. Mentre all'estero il governo non domanda cauzioni e paga un terzo anticipatamente, da noi il governo chiede cauzioni e non dà somme fino a che l'opera non sia compiuta. In Inghilterra non si paga cauzione, afferma il Pareto. Se l'impresa è piccola, si chiede cauzione, ma se è grande, di valore ed esiste da parecchi anni, la cauzione non è necessaria. Almeno i pagamenti, comunque, si facciano per tempo utile. A proposito del sindacato tecnico, osserva il Pareto "Lo Stato fa assegnamento sulla rigidità dei regolamenti, le società accorte sulla responsabilità degli individui". Il sistema in vigore degli appalti pubblici, afferma il Pareto, confortato dalle opinioni del suo collega, il sig Gregorini, provoca danni agli industriali e per di più le industrie devono trattare le loro opere con personale poco competente. Poiché se lo Stato non ha posto rimedio al sistema degli appalti, le società private, quelle pratiche ed intelligenti, hanno saputo invece porvi rimedio. La cauzione e i ritardi nel restituirla, i mancati pagamenti, vengono lamentati da molti altri industriali, scrive il Pareto, mettendo in ginocchio l'industria, a differenza di ciò che accade nei paesi esteri ove non è chiesta cauzione. Qualora fossero piccoli stabilimenti la cauzione, afferma il Pareto, potrebbe essere comprensibile, ma se sono solidi e grandi stabilimenti, questa è del tutto inutile. Perciò auspica che i pagamenti vengano svolti in epoche ravvicinate per non tenere fermo per tanto tempo il danaro. Lo Stato commina multe salate ove vi siano ritardi nella consegna dei macchinari, e poi perde anni per effettuare il saldo dei pagamenti. Infine riporta la dichiarazione di un imprenditore di Venezia che afferma che la sua impresa è in grado di concorrere con l'estero, ma non può lavorare con il governo perché formalità, cauzioni, ritardi nei pagamenti sono condizioni impossibili per svolgere tale attività.

2.6.2 La seconda lettera

Nella seconda lettera, pubblicata il 14 febbraio 1876, il Pareto afferma che lo Stato italiano tratta meglio le industrie forestiere di quelle italiane, vorrebbe trattare queste ultime con favore ma sortisce l'effetto opposto. Lo sconcio dei ritardi nei pagamenti, osserva il sig. Carabelli, chiede un rimedio. Mentre per gli ordini nazionali lo Stato non sborsa un soldo prima della completa fabbricazione e messa in opera dei materiali, con l'estero lo Stato paga un terzo all'ordinazione e poi a rate. La macchina del governo, osserva il Pareto, a proposito di questa discriminazione tra imprese nazionali e imprese forestiere, è come una barca senza timoniere. Nel commercio le lagnanze che si osservano, sono contro il sistema più che contro gli uomini. Prosegue riportando episodi incredibili nei quali lo Stato si è dimostrato cattivo nelle sue relazioni d'industriale e commerciante. Un'industriale toscano che fornì strutture di ghisa non venne pagato e lo Stato affermò che le voci di bilancio previste per quella spesa erano state tagliate; l'industriale chiese allora la restituzione dei materiali e lo Stato non glieli dette; intentò causa ma non venne pagato. La colpa, afferma di nuovo il Pareto, è della burocrazia, del sistema, più che dei ministri. Passa perciò ad esaminare ciò che avvenne per le ferrate in Calabria e in Sicilia. Queste vennero costruite, come abbiamo già visto per conto del governo; lo Stato si sarebbe incaricato

di effettuare regolare esercizio, una volta fatto il collaudo in contraddittorio. In genere, nota il Pareto, il collaudo non si fece; vennero addirittura dati per finiti tronchi incompleti. La legge fissava nel 1874 l'anno di chiusura dei lavori, invece, al '76 essi non erano ancora compiuti. La spesa per costruirle aumentò dai 136 ai 168 milioni; e, probabilmente, osserva il Pareto, con le lungaggini si arriverà alla somma di 200 milioni. Le ferrovie per favorire le solfatare in Sicilia incontrarono inconvenienti tecnici che impedirono all'opera di essere utilizzata per lo scopo per il quale vennero progettate: pendenza insufficiente, cedimenti nel cielo della galleria (ferrovia Palermo-porto Empedocle), la stazione era di dimensioni insufficienti, ecc. perciò il traffico delle solfatare si fece con le vie carrettiere anzichè con le ferrate. Ulteriori difficoltà vengono rilevate per la linea Leonforte-Licata: dai 23 milioni per costruirla nel 1871 si passò ai 40 milioni del 1875. Difficoltà presentava la linea che collegava le due linee Porto Empedocle-Palermo e Leonforte-Licata, collegando Catania con Palermo; si dovrà attendere, dice il Pareto, almeno tre anni per vederlo in opera. Per la linea Contursi-Romagnano mancava la ghiaia, i ponti erano insicuri, vi era pericolo di frane. Sulla linea Eboli-Potenza solo 4 dei 9 tronchi previsti erano aperti. Per le ferrate costruite sullo Ionio tra Reggio ed Assi, il rischio di essere inondate dai fiumi era dovuto al fatto che le ferrate erano costruite in prossimità del mare; qualora non fossero costruiti ponti a regola d'arte, la ferrovia verrebbe interrotta. "Cadranno giù rami, a meno che non si provveda a fare ponti solidi". Invece i ponti erano fatti male, privi di resistenza, costruiti in legno, bassi, tanto da essere raggiungibili dalle acque e poco resistenti. Pensare che su una linea dello Ionio, afferma il Pareto, lunga 35 chilometri, la ferrata attraversa 26 corsi d'acqua con ponti lunghi anche cento metri. Le forti mareggiate rischiavano di farli crollare; eppure alcuni tratti come il passaggio del torrente Condujami, e del Boretto e del S: Agata, hanno le traversine collocate nell'alveo, assicurate con pali battuti due metri. E' per economia di espropriazione che le linee vennero costruite in prossimità dei fiumi dice il Pareto. La società protestò con il governo ma invano. Anzi, il governo chiese un servizio celere notturno su quella linea. Inoltre le cantoniere non erano sufficienti per accogliere il personale addetto; enormi spese perciò andavano fatte per compiere le linee da Reggio a Crotone e da Crotone a Catanzaro. La società delle ferrate meridionali dovette spendere altri 20 milioni per migliorie. Il ponte della ferrata sul Sangro costò 6 milioni che non servirono a niente poichè la linea sboccò su di una frana. Anche nella costruzione delle ferrate, afferma il Pareto, il paragone Stato società è insomma a favore delle società. Mentre lo Stato non fu capace di superare con successo gli ostacoli per la costruzione di ferrovie nel sud, le società private superarono ostacoli tecnici assai più difficili, e fa in proposito l'esempio delle linee degli Abruzzi, della Napoli-Foggia e via dicendo. La società delle ferrate romane può secondo il Pareto, considerarsi del Governo: esso infatti ha imposto come capo un suo direttore ed ispettori statali sorvegliano l'esercizio. Bene l'esercizio con il sindacato governativo non è affatto migliorato. A questo proposito riporta alcuni fatti significativi delle inefficienze che provocò il governo. Il primo è il caso delle locomotive fatte acquistare dall'ispettore governativo alle ferrate romane e mai utilizzate perchè troppo grandi. Il secondo è l'imposizione alla società a costruire una officina per la manutenzione dei carri vecchi, operata dal governo quando a dirigere era un rappresentante degli azionisti. Successivamente, diventato direttore un governativo, quell'officina è stata

considerata inutile. Il caso delle assi in ferro delle ferrate romane; si diceva che le assi fossero fragili. L'ingegnere capo affermò che era necessario sostituirle con assi di acciaio Krupp. Il funzionario governativo, direttore dell'esercizio, affermò esser più resistente il ferro fucinato dell'acciaio fuso. Benché le convenzioni internazionali riconoscessero all'acciaio qualità superiore al ferro, il nostro ministero dei lavori pubblici non si associò a tale progresso. E' per motivi del tutto simili che la spesa per la costruzione delle ferrate di Calabria e Sicilia, sotto il diretto controllo del governo, fu assai più alta ed anche il tempo necessario al suo compimento. Le linee in alcuni luoghi non servirono allo scopo, perchè mal costruite; lo studio difettoso dei tracciati comportò un'ingente sperpero di danari. Secondo il Pareto l'esercizio delle ferrate era migliore prima dell'intervento del governo.

2.6.3 La terza e le quarta lettera

La terza lettera è dedicata soprattutto ad altri settori dell'intervento statale. Vale la pena di riportare una osservazione che esprime con particolare chiarezza l'attenzione di Pareto sugli aspetti della gestione di ciò che oggi chiameremmo "politica delle riforme". Egli riporta un'affermazione dei ministri Spaventa e Minghetti sulla relazione del progetto di legge delle strade ferrate romane e meridionali: Il Ministero non ha voluto risolvere la questione in astratto. Esso ammette la possibilità di una buona amministrazione governativa in materia di strade ferrate; ma ritiene che il nostro organismo amministrativo non ha ancora raggiunto quel grado di solidità e di perfezione, che si richiede per condurre senza incagli un servizio così vasto e importante. Nella quarta delle lettere al direttore pubblicate (il 30 luglio 1876) dal giornale degli economisti il Pareto comincia a trarre alcune conclusioni dopo aver risposto alle obiezioni mosse da alcuni, più sui fatti specifici: precisazioni che non invalidano il grosso dei contenuti espressi nelle precedenti pagine. Il governo non è buon industriale quanto l'imprenditore privato. Quest'ultimo ha azionisti cui deve rendere conto dell'operato della società, il governo invece può facilmente annegare le disavventure per la costruzione di un ramo ferroviario o di un ramo tracciato in un modo anzichè in un altro, giustificando il proprio agire: vi sarebbe sempre, per il governo, un pro e un contro ed una maggioranza "politica" disposta ad appoggiare il ministro. Mentre il governo non deve dar luogo a fondate accuse, la società privata deve soprattutto far fiorire l'azienda e render conto dell'attività al suo azionariato. La pubblica società si amministra in maniera diversa. E' un errore credere che essa sia come l'azienda privata, come fanno i burocrati. Le aste indette dal governo non sono serie, le garanzie chieste dallo Stato sono più alte di quelle chieste dai privati. L'ordinamento delle aste governative non va bene. Lo Stato, uscendo dalla propria sfera ed entrando in quella dell'esercizio industriale, non può che provocar danni e conseguire risultati peggiori di quelli ottenuti delle aziende private. L'inconveniente è comune ad altri paesi e ad altre epoche, afferma il Pareto. E' perciò un inconveniente di carattere generale e non vi è quindi possibilità di emendarlo. I progressi dell'industria dei telegrafi come della sicurezza dei treni sono cresciuti in ragione dell'affermarsi dell'attività privata; sono rallentati quando lo Stato è intervenuto: vedi, ricorda Pareto, il caso francese. A rinvigorire la sua tesi porta l'opinione espressa da altri autori come il sig. Flachet e il sig. Bramwell, i quali criticavano l'atteggiamento

imitativo, ripetitivo e in definitiva conservatore dei governi: *Porre le ferrovie nelle mani del governo sarebbe stato un grave guaio pel progresso dell'arte meccanica in genere e per quella della trazione sulle ferrate in particolare, perchè si sarebbe voluto portare l'uniformità, mentre era appunto la grande varietà di tipi in uso sulle ferrovie inglesi che aveva per via di eliminazioni, fatto riconoscere i migliori* Fatti ulteriori confermano le tesi del Pareto condivise da molti economisti: lo Stato non è buon industriale. Non si tratta dell'affermazione di un astratto principio, ma di una sintesi derivante dall'analisi di innumerevoli fatti. La conclusione del Pareto offre al Nostro l'occasione di ricapitolare i motivi di incapacità della gestione governativa dell'industria delle ferrate. Il governo, in sostanza, ha altri interessi, può occuparsi solo di altre (e poche) questioni; non deve rendere conto della sua attività; i criteri per gestire la cosa pubblica sono diversi da quelli per i quali va gestita quella privata. La burocrazia impiegatizia non è competente per assumersi responsabilità che comportino valutazioni e scelte tecniche. E propone l'esempio del burocrate preparato in studi legali il quale affermava essere l'acciaio inferiore al ferro ben fucinato, mentre convenzioni di tecnici esperti affermavano il contrario. Le pubbliche aste fanno pagare di più al governo che alle società private. Mentre queste possono scegliere personale competente e preparato, lo Stato deve chiedere garanzie anche alle società più solide. Le aste non funzionano, ma lo Stato non può farne a meno. Pareto conclude su questo punto auspicando che se ne facciano il meno possibile. Le ferrovie di Calabria e Sicilia sono state esempio di pessima azione governativa "ferrovie da balocco" sostennero alcuni; affermo l'on. duca di Cesarò, "studi incerti su tracciati vaghi, variazioni costosissime". Seppure gli impiegati pubblici vengono pagati meno di quelli delle società private, vi sono ottimi funzionari pubblici, ma, osserva il Pareto, non basta avere uomini a disposizione, occorre adoperarli nel giusto modo. Il progresso nelle tecniche ferroviarie (Pareto riporta l'opinione del sig. Flachet) è proceduto con successo, tanto che, sono state fatte, applicazioni straordinarie dei telegrafi al traffico dei treni per aumentarne la sicurezza, fino a quando l'intervento dello Stato non ha limitato la libertà tanto che, entrate le ferrovie nell'amministrazione del governo, in Francia i progressi sono rallentati. Analogo risultato in Inghilterra afferma il Pareto, riportando la testimonianza del Comm. Cini. In Francia - afferma Pareto con una frase che riassume le sue costanti critiche all'ingerenza dello Stato nella gestione industriale delle ferrovie - l'amministrazione "incaglia il progresso come il letto dei fiumi".

3. Capitolo Terzo - Alcuni scritti sulle ferrovie all'inizio del '900

3.1 Le problematiche complessive che emergono dagli scritti di Pareto.

Le questioni rilevanti che emergono dall'analisi degli articoli pubblicati dal nostro Autore sulle problematiche delle ferrate negli scritti cui ci riferiamo nel presente capitolo possono riassumersi in tre principali: il bilancio, la gestione, i ferrovieri. Converrà esporne ora sinteticamente il contenuto, che svilupperemo più puntualmente nei paragrafi successivi. La prima questione, in cui emerge il rigore formale dell'economista, riguarda il bilancio della ferrovia e le relative problematiche finanziarie di equilibrio tra entrate e spese. Pareto evidenzia i vantaggi per lo Stato derivanti dalle minori spese per il trasporto dei detenuti e per le poste e i telegrafi,

vantaggi valutati in circa 40 milioni. A questi va aggiunto il prodotto utile netto d'esercizio, valutato in circa 80 milioni, nonchè 30 milioni di imposte speciali e tasse sugli utili e stipendi, 20 milioni di tasse di bollo, 3 milioni di tasse sul commercio dei titoli ferroviari. Un utile, quindi, di 173 milioni, a fronte di una spesa per garanzie e sovvenzioni di 211 milioni. Le spese effettive diventano quindi, per lo Stato, di soli 38 milioni. Per analizzare la tariffazione (componente fondamentale del bilancio delle ferrovie) Pareto si avvale degli studi del prof. Bodio e del prof. Launhardt. Quest'ultimo giunge alla valutazione che, qualora alle vie ferrate si sostituissero strade carreggiabili, il traffico sarebbe in ragione inversa al cubo delle tariffe. La conclusione è che gli ulteriori benefici diretti ed indiretti sarebbero (secondo la complessa valutazione del Launhardt, che non vale in questa sede esporre) di altri 146 milioni. In definitiva, l'azienda avrebbe un attivo di oltre 100 milioni. In altri scritti il Pareto afferma che il bilancio delle ferrovie non risulta nei conti del budget dello Stato per alcune spese relative alla costruzione delle ferrovie e alle rendite, le quali vengono dissimulate con operazioni contabili per mascherare nuovi debiti e pone l'esempio delle annualità versate alle compagnie ferroviarie che non sono portate nei conti come debito pur essendo tali. La seconda questione riguarda l'ipotesi della formazione di cooperative da sostituire al sistema esistente, per soddisfare in tal modo le rivendicazioni dei ferrovieri in modo efficiente ai fini della funzionalità delle aziende. Le cooperative introdurrebbero quell'elemento di "tornaconto industriale" totalmente assente; perciò un miglioramento delle condizioni economiche dei ferrovieri i quali così faranno con amore il proprio mestiere migliorando le condizioni dell'esercizio del trasporto ferroviario. Per i lavoratori vi sarebbero, adottando il sistema delle cooperative, responsabilità e partecipazione al capitale della società, ed incentivi per i ferrovieri qualora contribuiscano ad incrementare il traffico nelle stazioni. Sulla gestione delle ferrovie le opinioni del Pantaleoni è che vi sarebbero sperperi, nell'esercizio di Stato difficilmente riparabili. La terza questione riguarda gli scioperi e le agitazioni, dovuti ai rapporti ormai deteriorati tra società ferroviarie e personale. Per quest'ultimo prospetta una regolamentazione del licenziamento che preveda il preavviso di quindici giorni e la possibilità di tutela dei sostituti (coloro che sostituiscono i lavoratori, i crumiri, vengono garantiti in questo modo dagli attacchi degli scioperanti). Inoltre, la scarsa remunerazione dei ferrovieri, privi della forza contrattuale di altre categorie, non riesce ad essere modificata con aumenti che incidano sul bilancio delle ferrate. Il Pareto propone di ridurre gli sperperi derivanti dalle tariffe speciali e dai favori ai politici e di aumentare il monte salari.

3.1.1 Scioperi ed ostruzionismo operaio nelle pagine di Luigi Einaudi

Ecco porsi la questione delle condizioni del personale delle ferrovie. Ecco lo scontro tra le rivendicazioni del personale e la "legge del minimo mezzo", della quale l'imprenditore e le società si giovano, chiedendo sacrifici al personale ferroviario per ottenere il medesimo risultato con il minimo sforzo. Ecco il tentativo di compromesso costituito dall'istituto della cointeressenza, proposto da Einaudi su "Cronache economiche e politiche", che avrebbe potuto comportare riduzioni del personale delle stazioni, sia amministrativo che subalterno. L'istituto della cointeressenza prevedeva

minore specializzazione e maggiore intensità di lavoro, compensando le due categorie di lavoratori con una partecipazione agli utili stabilita in una percentuale fissa per il premio liquidato alla stazione e al personale. In pratica, considerato "credito" della stazione l'importo delle ore di manovra dei veicoli, di manipolazione dei bagagli e delle merci e così via, e "debito" le ore di manovra, le paghe degli agenti di fatica, avventizi, impiegati, il premio della cointeressenza spettante al personale sarebbe stabilito nel sessanta per cento della differenza fra "credito" e "debito". Una parte dell'utile verrebbe diviso fra gli agenti compartecipanti, il resto accumulato in un conto risparmio di risorse per far fronte a debiti ed avarie. L'istituto della cointeressenza rende i salariati non più passivi ma partecipi dell'utile dell'esercizio delle ferrovie: spinto perciò ad intensificare al massimo il proprio lavoro e a impedire sprechi. Il miglioramento del servizio, e la più equa ripartizione del prodotto tra capitalisti e salariati sarebbero la conseguenza. I primi tentativi di applicare detta cointeressenza hanno peraltro deluso molti comuni (compar-tecipi, come si è accennato, della realizzazione delle vie ferrate), i quali sostengono che esso ha dato cattiva prova. Il servizio, si rileva, è peggiorato, ritardi e inadempienze hanno spinto gli utenti a scegliere altri mezzi. Ma l'Einaudi afferma che, piuttosto che l'istituto in sé, è stata la sua applicazione a non aver avuto successo. perchè, essendo il premio in pratica solo il 24 per cento e non il 60 per cento della differenza tra "credito" e "debito", il personale della stazione non ha alcun interesse a fare manovre oltre il minimo indispensabile; la prova pratica dello esercizio della cointeressenza non ha sortito, in pratica quegli effetti che lo Einaudi si aspettava. I caporioni partecipano in misura ridotta dei benefici dello istituto, che vanno tutti a vantaggio del capostazione. Gli agenti di fatica hanno un premio adeguato. Einaudi conclude le sue osservazioni auspicando una ripartizione più equa delle risorse agli strati subalterni del personale nonché un servizio più efficiente. Egli ritiene necessario un contratto di lavoro che disciplini l'istituto della cointeressenza e ponga fine allo sfruttamento del personale ferroviario.

3.1.2 Un'analisi costi e benefici

Nell'articolo "*Dell'utile che procurano al paese le ferrovie*", il Pareto conduce un'analisi basata sul testo del Bodio "*Indici del movimento economico in Italia*". Il Bodio - nella sintesi che ne fa Pareto - sostiene che lo Stato paga annualmente sotto le varie forme di garanzie, sovvenzioni, servizio delle obbligazioni delle società riscattate e via dicendo una somma corrispondente all'incirca al 5 per cento sul capitale dei quattro miliardi e un quarto (spesi per le ferrovie), e precisamente per l'anno 1889-1890 ha pagato 211 milioni, mentre introita una somma pari al 2 per cento circa come prodotto netto dell'esercizio ferroviario, e così press'a poco 80 milioni. Un deficit, quindi, di 131 milioni. Ma un'analisi più accurata conduce il Bodio a precisare la sua tesi. Egli osserva che, se i miglioramenti economici vengono calcolati in base a criteri di utilità per lo Stato, ovvero se si tiene conto del risparmio conseguito dallo Stato per il trasporto gratuito della posta, dei detenuti, degli indigenti, dei militari, da quello per i telegrafi e per il mantenimento delle strade che passano alle provincie allorchè le ferrovie si sostituiscono alle strade ordinarie, se si considera e si contabilizza tutto ciò, allora la somma risparmiata sarebbe dell'ordine

di quaranta milioni. Il Bodio rileva poi che, per la verità, il mantenimento delle strade trasferite alle provincie ricadrebbe comunque sulle tasche dei contribuenti; perciò tale risparmio non sarebbe da considerare. Inoltre lo Stato - prosegue Bodio - introita imposte sulla ricchezza mobile per 30 milioni sugli utili dell'azienda ferroviaria, sugli stipendi e sui titoli di rendita redimibili per riscatti e costruzione, nonché tasse di bollo sul movimento passeggeri e tassa speciale sul movimento di merci e viaggiatori per 20 milioni complessivamente, e infine tasse sul commercio di titoli ferroviari per un totale di 3 milioni. 90 milioni, quindi, ricavati dallo Stato. Restano in definitiva solo 38 milioni a gravare sul bilancio dello Stato, cifra assai più contenuta dei 131 milioni calcolati in prima approssimazione. Il Pareto, nell'esporre le tesi del Bodio, riporta inoltre uno studio del Dott. Sax e del Prof. Launhardt sul quale il Bodio appoggia le sue argomentazioni, studio che può considerarsi un'analisi comparativa di un certo interesse sulla praticabilità della opzione ferrovia in alternativa rispetto a quella stradale. I due Autori ora citati osservano che il trasporto di una ton. Km. è di 20 cent. per ogni viaggiatore km. è di 10 cent. su strade carreggiabili. Assai minore il costo del trasporto ferroviario di 5 e 6 cent. per viaggiatore km e ton. Km. La spesa del trasporto effettuata nel 1888 qualora si fosse svolta su strade rotabili mediante cavalli anziché su ferrovie, sarebbe stata di 128 milioni di più per i passeggeri e di 239 milioni per le merci, per un totale di 367 milioni. Il Bodio rileva che il ragionamento sarebbe errato, certi trasporti che si effettuano su strada non si effettuerebbero su rotaia. Approfondendo il problema, si domanda quanti trasporti si farebbero, qualora alle strade carreggiabili si sostituissero le ferrovie; in tal caso il traffico, secondo le conclusioni di questo ricercatore, sarebbe di ragione inversa del cubo delle tariffe. Per dimostrare tale assunto considera un centro di produzione, una distanza massima uguale al raggio di una circonferenza una distanza media percorsa dall'unità di merce uguale a due terzi del raggio massimo. La nozione di tonellaggio chilometrico = quantità trasportata per il percorso medio è uguale al cubo della distanza limite; essendo il cubo della distanza limite inversamente proporzionale all'unità delle tariffe, ecco dimostrata la nostra affermazione **Sostiene Pareto:** Il ragionamento è rigoroso, ma le premesse sono vere? Corrispondono esse alla realtà? Non ci pare, almeno per l'Italia. Il Pareto avanza il dubbio che le teorie di Sax e Launhardt non siano a prima vista applicabili sic et simpliciter in un paese come l'Italia, in cui la natura montagnosa rende difficile descrivere un circolo con un centro di produzione. Più probabile in un'area come la pianura padana, tutta pianeggiante, per la quale è facile prevedere un circolo di siffatta maniera. Nonostante queste riserve, il Pareto afferma che, "in conclusione, le ipotesi non si discostano troppo dalla realtà". E' certo che il traffico non è egualmente intenso in tutte le direzioni ma varia con queste. Ma tutto ciò, prosegue Pareto, influisce poco o punto, per mutare le conclusioni alle quali si è giunti per cui sebbene le ipotesi fatte si discostino dalla realtà vediamo che possiamo tenere per vere le conclusioni, specialmente trattandosi di un calcolo approssimato. Restituata in tal modo attendibilità al testo di cui si sta occupando, Pareto prosegue dunque nell'esposizione delle tesi del Launhardt. Questi afferma che il vantaggio per il negoziante è zero quando la distanza limite è zero ed è uguale alla differenza tra prezzo di trasporto e distanza limite per le altre distanze. Il Pareto non si dilunga in dimostrazioni matematiche per le quali sarebbe necessario fare uso di simboli. Un'ulteriore

approfondimento di Launhardt lo induce ad affermare che i trasporti si fanno entro un circolo con distanza limite uguale a cinque sestimi del raggio limite. Sulla base di questa teoria afferma che i benefici diretti delle ferrovie sostituite alle strade ordinarie sia di 146 milioni. Tolti i 40 milioni, rimangono 100 milioni di utile per il paese. Calcoli approssimativi, dell'utilità delle ferrate, ma sufficienti a dimostrare, anche senza l'uso di complicati strumenti matematici, la loro accettabilità ed adattabilità al caso italiano: Come abbiamo veduto, le circostanze particolari all'Italia, per le quali si potrebbe difficilmente ammettere che il trasporto delle merci avvenga in aree circolari non alterano, o solo lievemente alterano le deduzioni della teoria. E questa è altresì confermata dal fatto che concorda con la teoria del commercio internazionale, la quale è una delle più sicure della scienza economica. Eppure, osserva il Pareto concludendo, i politici non sembrano considerare tali studi: *"Siamo ben consci che questi studi non hanno alcuna utilità pratica per il nostro paese, e li pubblichiamo solo per sottoporli all'esame di quei pochi scienziati in Italia che hanno ancora la singolare mania di studiare i problemi economici. I nostri uomini politici non hanno bisogno di questi studi. Si sono creati un' economia politica per loro uso e consumo ed in quella sono maestri"*,

3.1.3 Le economie sulla costruzione delle ferrovie

I medesimi problemi di bilancio sono esaminati dal Pareto nell'articolo *"Le economie sulla costruzione delle Ferrovie"*: un'articolo nel quale, come è suo costume l'autore illustra posizioni di altri autori per argomentare, sostenere e diffondere le proprie tesi. Egli lamenta l'eccessiva spesa per gli armamenti a causa delle quali vengono fatti sacrifici notevoli su altre voci di bilancio. Dei 210 milioni che spende per le Ferrate lo Stato ne introita 80 come prodotto perciò 130 milioni di debito: i risparmi per i trasporti di detenuti, poste, ecc. sono valutati in 40 milioni perciò il debito si riduce. Inoltre lo Stato riscuote imposte speciali per 53 milioni . Perciò un disavanzo di 37 milioni. I vantaggi che lo Stato ottiene dalle ferrate sono stimati da scienziati autorevoli in 146 milioni l'anno. Nell'articolo il Pareto sostiene che le spese militari e per la politica coloniale danno un utile minore di quello che danno altre, tra le quali quelle per i lavori pubblici e quelle per l'istruzione pubblica. In Italia per le imposte si aggrava la mano specialmente sugli umili e come spese si sacrificano quelle utili che corrispondono a veri e propri doveri dello Stato e si mantengono quelle inutili e nocive. La Francia e la Germania fanno è vero grandi spese militari ma non trascurano per questo gli altri interessi del paese. Per la sola istruzione pubblica spendono molto più proporzionalmente dell'Italia. Il Pareto, insomma , pone l'impegno pubblico per la realizzazione delle ferrovie nell'ambito delle spese che gli stati devono sostenere per rendere più civile ed efficiente il paese. A questo obiettivo gli altri stati dell'Europa destinano le risorse necessarie; noi, sostiene il Pareto, pare invece che ci siamo rassegnati a che il nostro popolo sia ignorante, mal nutrito, soggetto ad una mortalità superiore a quella di altri paesi civili, infine in pessime condizioni morali e materiali. siamo rassegnati a sospendere l'esecuzione dei lavori pubblici a non darci cura delle sorti dei maestri che devono educare le nuove generazioni, a nulla fare per migliorare le sorti del popolo.

3.1.4 Ragioni del disagio della classe operaia

Le ferrate permisero un afflusso di macchine e materie prime a prezzo basso, e l'afflusso rapido di prodotti finiti ai porti. Inoltre ebbero un effetto notevole nel raccogliere la popolazione operaia intorno alle città, là dove era necessaria per la produzione. Di conseguenza fu agevolato l'assorbimento della manodopera agricola, l'aumento della mobilità di questa e il livellamento dei salari. Ma questi effetti positivi dell'introduzione del trasporto ferroviario furono ostacolati e ridotti dalle rivendicazioni dei lavoratori e dalle conseguenti agitazioni: in sostanza, dai cattivi rapporti tra imprese e lavoratori. Il problema dei rapporti dipende dalla mano d'opera che fa e strafà in maniera arbitraria. Più specificamente, i problemi derivanti dagli sperperi e dall'ostruzionismo dei ferrovieri vanno individuati - secondo Einaudi - in alcuni motivi principali. In primo luogo, la scarsa remunerazione, anche a causa delle difficoltà della riuscita dell'istituto della cointeressenza. Poi, i rapporti incrinati tra personale e società ferroviarie fin dal 1885, anno di cambiamento del regime delle società ferroviarie. Più complessivamente però, sostiene Einaudi, il problema demografico, ovvero l'eccessiva popolazione in rapporto alle terre da coltivare, che comportava contingenti di emigrati, la bassa remunerazione del lavoro agricolo, la scarsità delle terre da coltivare se non a costo di sacrifici ed impegni notevoli, furono i fattori che contribuirono a deprimere i salari nella industria e provocare il disagio nella classe operaia. In particolare, la politica salariale conseguente alla politica dei dazi, necessari per rendere più competitiva la nostra produzione, e l'imposta sui salariati, crearono malcontento, agitazioni e proteste. L'imposta sui salariati, in particolare, era strutturata nella seguente maniera: le retribuzioni per prestazioni manuali erano esentate, ad eccezione di quanto previsto dall'articolo 7, ovvero quando la retribuzione veniva corrisposta per più di 3,50 lire al giorno e vi era un reddito superiore ad una certa somma. Seppure gli operai precari con reddito superiore ad una certa somma, perciò, erano esonerati, l'imposta venne considerata dagli operai un peggioramento della situazione. Di conseguenza vi furono agitazioni e scioperi. Le agitazioni e gli scioperi degli operai fecero cadere sull'imprenditore il costo per la mancata produzione. Gli scioperi che ebbero luogo in tutta Italia verso la fine dell'800 ebbero come rivendicazione principale, perciò, miglioramenti salariali, la libertà di sciopero, la istituzione di una cassa di previdenza per la vecchiaia e garanzie per gli incidenti sul luogo di lavoro. I ferrovieri - corpo privilegiato rispetto ai manovali - vennero in tali circostanze, protetti dalla polizia, mentre gli altri sopportarono le angherie di questa. Lo sciopero, secondo il Pareto, fu provocato prevalentemente dai ferrovieri che imposero al paese sacrifici notevoli. I manovali, subalterni, non riuscirono a sensibilizzare l'opinione pubblica per la mancanza di solidarietà :

- Certi manovali vogliono picchiare il padrone e bruciarne la casa. Lasciateli fare, non si deve mai usare la forza contro il popolo. Vogliono prendere a pugni e calci i ferrovieri che li molestano? Presto accorranò guardie e soldati e della forza si usi senza il minimo rispetto.

In conclusione mentre le prime agitazioni non sortirono altro effetto che quello della revisione dei rapporti tra società ferroviarie e personale con nuovi compiti per le società verso questi, quelle del 1905, comportarono l'avocazione allo Stato

dell'esercizio ferroviario. *"Lei non può vedere quanto male mi fa vedere la socialista soluzione della questione ferroviaria, lo sconveniente discorso fatto pronunciare alla Corona"*(Racca)

3.1.5 Le Ferrovie negli scritti di Vilfredo Pareto degli anni 1900-1910

3.1.5.1 "A proposito della questione ferroviaria"

Sull'articolo *"A proposito della questione ferroviaria"* e il Pareto polemizza con i ferrovieri a causa dell'ostruzionismo da loro prodotto e del fatto che usano le ferrate a loro comodo senza curarsi degli interessi dei clienti, provocando danni agli italiani, e senza per questo comportamento essere puniti. Le somme ingenti spese dal governo per costruire infrastrutture ferroviarie e i debiti conseguenti ricascano sui contribuenti, eppure di tali vantaggi beneficiano solo i ferrovieri, che usano a loro comodo le vie ferrate. Inoltre ordiscono scioperi ed ostruzionismo dannosi per il paese. Il governo, debole, non è in grado di frenare le agitazioni guidate dai caporioni. Ben protetti dalla polizia e difficilmente destituibili dalla loro posizione, i ferrovieri, dei veri piccolo borghesi, sono il bersaglio del nostro Autore per i danni che arrecano al paese. I ferrovieri, corpo privilegiato, sono il bersaglio del Pareto per i danni che arrecano alla collettività perchè praticano l'arma dell'ostruzionismo, dannosa al corretto funzionamento dell'esercizio. Riuniti nelle "costituenti", ordiscono ostruzioni dannose per il paese provocando disfunzioni e problemi agli utenti del servizio, tutto ciò con la protezione a loro accordata dalla polizia. I manovali, privi di solidarietà, sono invece ceto debole e non protetto. Si usa, senza il minimo rispetto, la violenza quando sono i manovali ad agitarsi, ma la forza usata dalla polizia per proteggere i ferrovieri, per i quali si muove dito con facilità, non è impiegata quando sono i manovali ad agitarsi. Il conflitto perciò trova la polizia accomodante con i ferrovieri. Eppure, a causa della mancanza di solidarietà, i ferrovieri sono vittime essi stessi degli scioperi da essi orditi. Assai più solidali i manovali, vittime anch'essi dell'ostruzionismo. Il conflitto tra manovali, che subiscono molestie da parte dei ferrovieri, e questi ultimi trova la polizia accomodante con i secondi. Il Pareto propone una più rigorosa disciplina dello sciopero, perchè causa di inefficienze e ostacoli al lavoro altrui. Una disciplina articolata nella seguente maniera:

il preavviso di quindici giorni del datore di lavoro per il licenziamento, la tutela da molestie dei sostituti, nello stesso tempo, la possibilità del licenziamento ad arbitrio.

L'osservazione che il prevalere della violenza sulla libertà nella controversia delle ferrate è solo un aspetto di un clima generale di prevaricazione sulla legge, conduce il nostro Autore a fare una considerazione sul clima politico e sulle vicende che hanno portato una nuova minoranza a sostituirsi a quella preesistente con l'argomento della tutela del suffragio universale e degli interessi della maggioranza. Predicando l'opposizione all'uso della forza per governare, salita al potere, la nuova minoranza ha

fatto uso dell'ostruzionismo per imporre la propria volontà alla maggioranza. La violenza praticata dalla vecchia minoranza era un male, ma praticata da quella nuova diventò virtù. Infine il Pareto manifesta preoccupazione per le conseguenze per il nostro paese di tali vicende in relazione ad una guerra. Cita il Morasso che si esprime preoccupato del fatto che al fronte austriaco si preparava una guerra, armi e uomini erano lì e non vi erano sufficienti difese. Mentre in Europa si predicava la pace, la Guerra era ben prevista nelle idee del Pareto il quale auspicava una maggiore preoccupazione per gli armamenti che per l'agricoltura nazionale.

3.1.5.2 "Osservazioni ai professori Einaudi e Pantaleoni"

L'articolo "*Le ferrovie, Osservazioni ai professori Einaudi e Pantaleoni*", contiene alcune osservazioni ai proff. Einaudi e Pantaleoni in merito alle opinioni da essi espresse circa lo esercizio di cooperative delle vie ferrate. Le obiezioni del Pareto non riguardano la teoria astratta ma la esperienza concreta: il caso italiano di esercizio cooperativo potrebbe essere paragonato alla industria di Stato più che all' industria privata, perciò le opinioni dei due proff. sarebbero valide nel caso inglese di esercizio privato. La difficoltà delle finanze delle ferrovie non è risolvibile con l'esercizio di Stato, perchè manca completamente il tornaconto ad avere un utile industriale; i dirigenti sono interessati più alle relazioni con il governo e con i deputati che al pubblico. La cooperativa viene considerata un'ipotesi di esercizio foriera di utile industriale. Il servizio sarebbe migliore, le merci arriverebbero per tempo senza arrecare danni ai mercanti. Il movente economico sarebbe rappresentato da un utile per i soci in relazione all'efficienza del servizio. Inoltre, i soci di cooperative riuscirebbero a far giungere il grano con i carri da Genova anzichè da Marsiglia, come accade con l'esercizio pubblico. Le misere condizioni dei ferrovieri potrebbero migliorare qualora il costo della politica di protezione dell'industria dell'acciaio venisse sostenuta non dai ferrovieri, con bassi salari, ma dai contribuenti tutti. I ferrovieri non sono forti nel trattare con il governo quanto i cotonieri e i produttori di rotaie d'acciaio. Se solo avessero la possibilità di ottenere di più dalle finanze dello Stato, farebbero meglio il loro lavoro arrecando beneficio alla collettività intera. Propone l'esempio di un signore che reclamò, scrivendo una lettera di protesta al direttore delle ferrovie, per la scarsa moralità della letteratura in vendita alla stazione; il Pareto auspica che il direttore di una cooperativa dei trasporti si preoccupi del buon funzionamento della ferrovia e non faccia il professore di morale.

3.1.5.3 "Ferrovie ed industria privata"

Su "*Ferrovie ed industria privata*" il Pareto muove dall'esame delle condizioni che rendono produttiva l'industria privata per trarne conferma ai suoi consolidati orientamenti sulla questione ferroviaria. Osserva il nostro Autore: Perchè l'industria privata riesce bene? Non già per la magica potenza del nome, ma perchè chi l'esercita ha il suo tornaconto a chè vada bene; tornaconto che manca nello esercizio di Stato; tornaconto che ci potrebbe essere in una cooperativa Il bilancio delle ferrate è l'oggetto della critica nell' analisi del Pareto: protezione ai produttori di rotaie d'acciaio, tariffe speciali, favori ai politici, sono voci che pesano e di cui sono vittime i ferrovieri, i quali non possono così ottenere miglioramenti economici. In altri paesi,

sostiene Pareto, l'efficienza della produzione consente di trovare un ottimo equilibrio tra un alto livello delle retribuzioni del personale e consistenti vantaggi economici per le imprese. In Inghilterra gli operai delle ferrovie sono ben pagati; e se ci voltiamo ad altre industrie, vediamo che gli operai delle ditte Krupp, Grenot, Furness, White, Sulzer, ecc. sono fra i meglio pagati. Oh! dunque, da dove quelle Società ricavano l'utile? Lo hanno da un intelligente esercizio dell'industria. Pareto auspica un esercizio cooperativo il quale potrebbe offrire un tornaconto economico di ugual livello di quello dell'esercizio privato. Poi osserva che le Meridionali fecero fortuna con le costruzioni più che con l'esercizio ferroviario. La cessazione delle convenzioni e del sostegno finanziario del governo avevano ridotto il tornaconto a sviluppare l'esercizio e, sollecitando a risparmiare sulle spese, avevano compresso le retribuzioni del personale. I politicanti sono oggetto di accuse perchè decidono il traffico dei carri secondo motivi politici. Essi usano e consumano le vie ferrate a proprio piacimento, e non secondo le esigenze del traffico. Le ferrovie sono diventate la vacca che è da tutti munta. E poi si dice che non si possono migliorare le paghe dei ferrovieri, perchè l'utile del bilancio nol consente. Diteci almeno perchè, soli tra tutti i cittadini italiani, debbono i ferrovieri sopportare l'onere di queste prestazioni, che voi asserite essere imposte per il bene di tutti? Raccontano, prosegue Pareto, che ciascun senatore e deputato dispone di dodici biglietti di prima classe e sei di seconda classe. In più ha tutta una serie di favori, tariffe gratuite e semigratuite. Ciò che insomma preoccupa il Pareto è che gli sprechi indotti dalla classe politica vada a carico non della collettività ma dei ferrovieri. Gli impiegati godono di tariffe semigratuite a compensare mancati stipendi o stipendi di fame: nell'opinione del Pareto ciò è un fare a scaricabarile, ovvero metter di soppiatto ciò che nel bilancio dello Stato andrebbe messo da un'altra parte. Lo Stato impone degli oneri al bilancio delle ferrovie e non elargisce adeguati stipendi ai ferrovieri.

3.1.5.4 "Il problema ferroviario"

Nell'articolo "*Il problema ferroviario*" il Pareto si dedica con rigore al tema delle cooperative ferroviarie. Tutt'altro che convinto di una soluzione di questo tipo al problema delle vie ferrate, ammette una dignità d'analisi all'argomento, poichè autori competenti affermano che, con tale soluzione, è possibile migliorare le condizioni del personale senza arrecare ulteriore danno alla collettività. Perciò non rifiuta la questione, ma la sua tesi non è portatrice di soluzioni definitive, le quali richiederebbero uno studio serrato degli argomenti contrari e favorevoli da parte di una commissione di esperti preparati. Ammesso che le obiezioni di validi studiosi non sono da sole sufficienti per escludere l'analisi della questione, si avvia ad affrontarla. Le ferrovie italiane non sarebbero in grado di sopportare un esercizio privato, pessima sarebbe la soluzione mista privato e pubblico, capace solo di procurare speculazioni; ecco perciò affiorare l'alternativa tra esercizio statale ed esercizio cooperativo. Se le cooperative ferroviarie dovessero funzionare come quelle dei minatori francesi ("*les mines aux mineurs*"), le quali, secondo Pareto diedero cattiva prova, allora la cooperativa non verrebbe considerata soluzione possibile. Tuttavia, stabilendo un ordine diverso, dettato da ragioni pratiche e non da mere considerazioni teoriche, si potrebbe valutare positivamente l'ipotesi. Ecco allora la proposta del Pareto per

l'ordinamento della cooperativa. Il capitale della società cooperativa verrebbe suddiviso in obbligazioni, azioni privilegiate ed azioni ordinarie. Queste ultime verrebbero distribuite gratuitamente (o con un prezzo minimo), ai ferrovieri. Il frutto di tali azioni sarebbe il miglioramento salariale da essi richiesto. L'utile dell'azienda verrebbe ripartito primariamente tra le obbligazioni e le azioni privilegiate, il rimanente alle azioni ordinarie. A rafforzare le sue tesi porta l'esempio delle società inglesi che in pratica adottarono un simile ordinamento. Il pericolo che i cooperatori possano arrecare danno al capitale della società viene negato dalla presenza di azionisti privilegiati, che sapranno curarsi del capitale. L'azienda ferroviaria potrà perciò conoscere periodi di crisi e periodi di prosperità, necessaria compensazione, secondo il nostro autore, altrimenti le società fallirebbero. Perciò auspica patti convenienti tra società cooperative e Stato. Il Pareto non esclude l'ingerenza dello Stato nell'amministrazione delle Ferrovie simile a quella che si verifica tra governo e Banca d'Italia. Perciò auspica patti convenienti tra società cooperative e Stato. conclude dichiarando che se non è stato concesso ad una società cooperativa l'esercizio ferroviario, questo è dovuto al fatto che i politicanti non trarrebbero così quell'utile per la loro potenza politica che invece hanno con l'attuale sistema d'esercizio.

3.1.6 Uno scritto del 1920: "Statalizzazione e nazionalizzazione"

Nell'articolo "*Statalizzazione e nazionalizzazione*" il Pareto, a distanza di quindici anni dagli scritti che abbiamo visto, fa un bilancio dagli avvenimenti relativi alla gestione delle vie ferrate svolgendo considerazioni confortate dall'esperienza della gestione degli anni passati. Egli si occupa in primo luogo della proposta della "statalizzazione", che consiste "nell'esercizio di Stato delle ferrovie". Chi sosteneva questa tesi affermava che l'esercizio dello Stato nell'interesse pubblico, e non dei soli privati, avrebbe consentito ai ferrovieri di compiere il loro dovere di buon animo, poichè essi lo avrebbero fatto nell'interesse di tutti e non dei soli capitalisti. I vantaggi dell'esercizio delle ferrovie sarebbero risolti a beneficio del popolo e le contese risolte con l'arbitrato. "Questi ragionamenti - osserva Pareto - ricopersero interessi e sentimenti che operarono per il riscatto dell'intera rete ferroviaria" e della sua trasformazione nelle rete "detta Ferrovie dello Stato". Ma la verifica dei fatti, osserva il nostro Autore, ha "smentito del tutto queste previsioni" L'esercizio delle ferrate è costato di più anche prima della guerra, pesando sul bilancio dello Stato. Il rendimento dei ferrovieri è peggiorato. Gli scioperi "sono stati più frequenti, più gravi". Il disavanzo è aumentato gravando sui contribuenti. L'eccessiva burocratizzazione delle ferrate ha danneggiato l'efficienza del servizio. Quando si è tentato di correre ai ripari per sanare i danni della statizzazione, i ferrovieri proposero la formula della cooperazione. Pareto ricorda di aver a suo tempo appoggiato questa proposta la quale, al di là di ogni pur necessaria cautela, "era e rimane la migliore - se vuoi: la meno cattiva - di ogni altra presentemente possibile". L'anzidetta soluzione ha un grandissimo pregio, che è di porre in opera l'interesse individuale dei lavoratori delle ferrovie: guadagnano più, o meno, secondo che migliore, o peggiore, è il servizio. Perché manca od è debole tale interesse nei burocratici dello Stato, ed anche un poco in quelli delle grandi società private - che spesso mirano più a ingraziarsi il

governo dispensatore della pubblica pecunia che a soddisfare la clientela - l'opera loro è deficiente, non già perchè siano inferiori ad altri amministratori. Il problema di comporre l'interesse di utenti e personale organizzato nei vari sindacati viene intravisto dal Pareto come possibile motivo di difficoltà all'esercizio cooperativo. L'esercizio delle Ferrate da parte dei ferrovieri escluderebbe il "capitale" dall'amministrazione delle ferrovie; di questo si occuperebbe lo Stato: ad esso spetterà fissare le guarentigie affinché non venga sperperato. Che dire infine della proposta della "nazionalizzazione"? Questa, secondo il Pareto, si verificherà transitoriamente, manifestando "un' indole intermedia" perché "non ardisce spingersi sino al puro sindacalismo" (ossia alla soluzione cooperativa). La novità di questo ordinamento è la previsione di "un piccolo Parlamento ferroviario" (un consiglio d'amministrazione in cui saranno rappresentati i vari ceti interessati alle ferrovie). Proprio adesso, osserva il Pareto, che la fiducia nei Parlamenti va scemando: E' notevole che la proposta di tale provvedimento nasca proprio ora mentre è molto scemata la fiducia nei grandi Parlamenti della Nazione, i quali ogni giorno di più manifestano l'incapacità di amministrare, lo scarso o nullo valore tecnico; e cioè da tutti riconosciuto. Ma il riprodurre vietati ordinamenti segue spesso perché coloro che passano per novatori, scarsamente, in realtà, sono tali; essi copiano, senza avvedersene, gli ordinamenti stessi che vorrebbero distruggere. Così la grande rivoluzione francese copiò non piccola parte degli ordinamenti della monarchia assoluta. Il Pareto, insomma, non esprime favore nei confronti di una soluzione di tipo nazionalizzazione, poiché essa non offrirebbe nulla di nuovo. Statizzazione, nazionalizzazione, cooperazione: quale delle tre - si chiede il Pareto - è la soluzione della questione ferroviaria? E se ve n'è un'altra, che la si proponga! Statizzazione, ovvero le ferrovie gestite dallo Stato, opzione non voluta da ferrovieri e operai, e nazionalizzazione, più vicina come istituto alla cooperativa, ove il sindacato del personale è possibile, più vicina alle aspirazioni di operai e ferrovieri, sono in definitiva le due ipotesi oggetto di analisi nel presente scritto, uno degli ultimi pubblicati dal Pareto sull'argomento. Anche questo si conclude con espressioni di sfiducia nelle espressioni del mondo politico e nella capacità del legislatore di comprendere i termini tecnici delle questioni. E in definitiva, secondo il Pareto, con la nazionalizzazione delle Ferrate aumenteranno i danni per la collettività piuttosto che diminuire, perciò sarà poi necessario trovare una nuova soluzione per regolare tale genere di attività.

Allegato: L'evoluzione della rete ferroviaria in Italia dal 1859 al 1906

BIBLIOGRAFIA

Bortolotti, Lando, "Viabilità e Sistemi Infrastrutturali", Torino, Einaudi, s.d.

Briano, Italo, "Storia delle Ferrovie in Italia", ed Cavallotti, 1977.

Busino, Luigi, "L'Italia di Vilfredo Pareto economia e società in un carteggio del 1873-1923", Milano.

Capodaglio, Giulio, "Storia di un investimento di capitale in Italia", la società delle ferrate meridionali", 1938.

Einaudi, Luigi, "Cronache economiche e politiche di un trentennio", vol 1, 1893-1902 ed. Giulio Einaudi.

Pareto, Vilfredo, "A proposito della questione ferroviaria", in "Il Regno", marzo 1905.

Pareto, Vilfredo, "Ferrovie ed industria privata", in "La Ragione", 31 agosto 1910.

Pareto, Vilfredo, "Il problema ferroviario", in "Il giornale d'Italia", 27 gennaio 1911.

Pareto, Vilfredo "Le ferrovie. Osservazioni ai professori Einaudi e Pantaleoni", in "La Ragione", 3 agosto 1910.

Pareto, Vilfredo, "Conferenza sul riscatto delle ferrate" "Società Adamo Smith", febbraio, marzo, aprile, 1876 su "L'Economista", n. 93, 14 febbraio 1876

Pareto, Vilfredo, "Epistolario" raccolta di scritti 1880-1924.,

Pareto, Vilfredo, "L'esercizio di Stato delle Ferrovie, Parallelo con la Svizzera, Errori Fondamentali", in "Il Corriere Mercantile" 12-13 Luglio 1908.

Pareto, Vilfredo, "La compagnie des chemins de Fer meridionaux de l'Italie" in "Le Monde économique", 5 dec. 1880

Pareto, Vilfredo, "La commissione d'inchiesta sull'esercizio delle Ferrovie italiane", in "La Nazione, 7-8 gennaio 1880.

Atti della commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane", Camera dei Deputati.

Deposizione dell'ing. V. Pareto agente della società delle ferrovie p. 100-129, S: Giov Valdarno.

Pareto, Vilfredo "Statizzazione e nazionalizzazione", il Resto del Carlino, 25 maggio 1920.

MODERNIZZATORE DELL'ECONOMIA

Ero un giovane studente quando conobbi Rinaldo Orango, un anziano intellettuale, monarchico, d'origine nizzarda, che si era stabilito nell'estrema Liguria di ponente dopo aver trascorso buona parte della sua vita in Africa Orientale. Cultore di studi non solo politici ma anche tecnici (era ingegnere) e letterario (era un dantista insigne ed i suoi scritti "Le arti del mare di Dante" e, soprattutto, "Dante uomo di scienza" sono tuttora insuperati), aveva curato, per un gruppo d'amici, una riduzione antologica, acutamente e argutamente commentata, de "I sistemi socialisti" di Vilfredo Pareto.

Per me quello di Pareto era, allora, soltanto un nome ma, quando mi tuffai nella sapiente antologia curata dall'Orengo, rimasi letteralmente affascinato dalle idee e dallo spirito di Pareto, ormai convinto che si trattasse del più formidabile avversario che, il marxismo e ideologie similari, avessero potuto incontrare sulla propria strada (allora, in piena Prima Repubblica, sembrava che fosse un'ineluttabile fatalità andare verso il falso paradiso promesso da Marx, con garanzia democristiana!). Vilfredo Pareto, nemico dichiarato dei politicanti (che bisogna ben distinguere dagli uomini politici degni di tale nome ...), dell'egualitarismo in tutte le sue forme deteriori, d'ogni dogmatismo, è un personaggio che è quanto mai attuale e che tante e tante armi può ancora fornire alla nostra battaglia. Nato a Parigi nel 1848, dove il padre Raffaele, d'antica famiglia patrizia genovese che aveva dato lustre alla gloriosa Repubblica, si era rifugiato perché coinvolto nei moti patriottici del 1831. Torna in Italia nel 1858 e, probabilmente grazie all'interessamento dell'amico Quintino Sella, l'ingegner Raffaele Pareto comincia ad ottenere cariche nell'amministrazione dei lavori pubblici. Pubblici. A Torino il giovane Vilfredo inizia i propri studi, prima all'Istituto Tecnico, sezione fisico / matematica, poi all'Università e al Politecnico. Nel 1874, dopo una breve parentesi a Roma presso le ferriere romane, si trasferisce a Firenze come direttore delle Ferriere. Val D'Arno: ha l'onore di essere accolto, così giovane, nell'Accademia dei Georgofili, per cui Atti scriverà molti importanti saggi di natura economica. Come economista, sostenitore del libero scambio ed accanito avversario del protezionismo, ha modo di mettersi presto in luce ed entra in contatto con Maffeo Pantalonì, che diverrà il suo amico più caro e che contribuirà a farlo conoscere negli ambienti degli studiosi d'economia di tutta Europa. Nel 1893 gli è offerta la cattedra di Economia Politica all'Università di Losanna e si trasferisce in Svizzera. E' proprio qui che dagli studi economici passerà a quelli sociologici, avendo compreso che lo studio dei fenomeni sociali sfuggiva ad un'analisi troppo rigidamente economicistica. Si trasferisce a Cèligny, nella villa che ha acquistato, ed il suo isolamento, dovuto alla franchezza con cui difendeva la propria tesi, senza compromessi, gli valgono il soprannome di "solitario di Celigny". Ma continua ad avere in ogni modo molti ammiratori, ed uno di questi è Benito Mussolini, che nel 1923, pochi mesi prima di morire, gli fa avere una più che meritata nomina a Senatore del Regno: quasi a voler affermare che la nuova rivoluzione italiana può vantare, tra i suoi ispiratori, anche il lungimirante economista e sociologo. Come economista Pareto non fu certo un orecchiante ed un ripetitore delle dottrine altrui, ma fu uno studioso profondo ed originale, dando solide basi al concetto di "economia pura" già espresso dall'economista francese Walras. Per economia pura si deve intendere l'analisi del processo economico, in quanto tale, eliminando ogni discussione sulle implicazioni psicologiche del bisogno o del desiderio, disinteressandosi di ricette per risolvere problemi contingenti, e, soprattutto, rifiutandosi di elaborare dottrine che, sulla base della sola economia, pretendano di fare la felicità al genere umano. L'economia pura si basa, quindi, per astrazione, sulla sola considerazione dell'uomo "economico", ossia che impiega i mezzi adatti a raggiungere uno scopo determinato al di fuori di ogni considerazione morale o di altro tipo che possa intervenire in un'azione concreta. Per interessarsi seriamente di economia pura, quindi, bisogna avere il cervello sgombro da pregiudizi e quella chiarezza di idee in cui riflesso è anche la precisione semantica. Ad esempio, il termine utilità viene dagli economisti adoperato

indifferentemente per esprimere due concetti assai diversi: il primo indica, in opposizione a ciò che è nocivo, tutto ciò che è benefico, mentre il secondo indica ciò che conviene alla soddisfazione di un bisogno, indipendentemente dal fatto che sia o no nocivo. Questo doppio senso induce sovente in errore anche gli economisti più preparati, che saltano senza accorgersene da un concetto all'altro e così Pareto propose, per evitare malintesi, l'adozione di due termini diversi: quello di utilità per designare ciò che è benefico e quello di "ofelimità" per designare ciò che soddisfa un bisogno di un desiderio, legittimo o meno. Non c'è dubbio, per scendere nel concreto, che l'alcool sia "ofelimo" per l'ubriacone, anche se nessuno dubita che sia veramente nocivo alla sua salute: nel concetto di utilità c'è un'attribuzione di valore, mentre in quello di ofelimità vi è solo la nuda e cruda constatazione che un bene è in grado di soddisfare un desiderio. All'inizio Pareto aveva una grandissima fiducia nell'economia pura e riteneva che tale scienza, da lui considerata "neutra" al pari della fisica e della chimica, avrebbe risolto tutti i problemi dell'economia. Uno studio più approfondito, invece, lo avrebbe portato in seguito a dedicarsi agli studi sociologici, avendo riconosciuto l'insufficienza dell'economia a spiegare tutti i problemi sociali, così come la sola chimica agraria così si espresse, anche se sviscerata in tutti i suoi aspetti, sarebbe stata perfettamente inutile, da sola, a far rendere un campo. L'economia pura, in ogni caso, è veramente utile per fissare quei concetti scientifici che non possono essere trascurati da qualsiasi tipo di regime o sistema economico, pena la propria rovina, così come rovinerebbe la casa costruita da quegli architetti che volessero ignorare i principi fondamentali della scienza delle costruzioni. Grazie all'economia pura, inoltre, i processi economici si possono nazionalizzare, con l'aiuto delle scienze matematiche, portandoli ad essere non più fenomeni misteriosi, ma alla portata di tutti, senza quella "oscurità" che giovano tanto in tutti i tempi a speculatori col pelo sullo stomaco e a chi considera le persone a guisa di numeri da utilizzare a proprio piacimento. Pareto era fieramente avverso ad ogni forma di riduzionismo, quell'atteggiamento mentale così tipico di quello che Lèon Daudet definì "lo stupido" XIX secolo" e che pretendeva di aver trovato la chiave magica per interpretare i fenomeni della complessa realtà storica e sociale (grandi riduzionismi del XIX secolo sono stati Gobineau con la teoria della storia come lotta tra razze, Darwin con la teoria della selezione naturale che avrà importantissimi riflessi sociali, Marx che vedeva tutto dipendere da fattori economici, Freud che riduceva tutto a forze scatenate o represses dagli impulsi sessuali ecc.) ed esortava a considerare non solo una causa, per quanto importante potesse essere, per gli effetti sociali ed economici, ma la molteplicità e la reciproca dipendenza delle cause. Quest'atteggiamento scientifico è sommamente utile, in quanto è l'unico che riesce ad evitare l'estremismo imbecille che pregiudica battaglie di per sé buone e consente di avvicinarsi a quell'ideale del "giusto mezzo" cui era commessa la Virus del mondo classico. Tra gli economisti Pareto è rimasto famoso anche per la sua legge sulla distribuzione della ricchezza. Basandosi su rigorosi dati statistici provenienti da diverse nazioni, egli vide una certa uniformità nella distribuzione dei redditi: la curva della distribuzione delle ricchezze variava assai poco nei paesi considerati, sebbene variasse di molto il regime economico e sociale". La curva, riprodotta graficamente, assume la forma di una trottola da cui punta, che rappresenta i redditi superiori, è rivolta verso l'alto, mentre la base arrotondata rappresenta i redditi inferiori. L'aumento del numero delle fortune

non rappresenta un arricchimento generale, né l'aumento del numero dei poveri rappresenta un impoverimento generale, né la disuguaglianza delle fortune e la pauperizzazione stanno in funzione avverse tra di loro, ma sono due cose completamente differenti. Alcuni storici che hanno applicato questa legge allo studio delle civiltà antiche l'hanno confermata per la Roma dei Cesari ed il Perù degli Incas. Qual è, quindi, la conseguenza della legge sul piano sociale? Che per risolvere il problema sociale sbaglia chi tende a rivolgersi alla redistribuzione delle ricchezze, mentre per far aumentare il livello dei redditi il segreto è uno solo che la ricchezza aumenti più rapidamente della popolazione, affinché con l'aumento della produzione di ricchezza aumenti il benessere delle classi più povere. È questo che, molto probabilmente, intendeva dire il Presidente del Consiglio quando affermò che in Italia c'è bisogno di lavorare più che scioperare...E a questo punto entriamo nello studio dei fenomeni più propriamente sociali, per cui le armi della sola economia sono insufficienti, come riconosceva lo stesso Pareto, e per questo ci deve venire in aiuto la sociologia moderna, di cui il Pareto si può ben legittimamente definire il padre.

LA SOCIOLOGIA COME SCIENZA

Vilfredo Pareto, universalmente considerato il padre della moderna sociologia, ha avuto una formazione da ingegnere e da economista, cosa che gira alla precisione e all'acutezza delle sue analisi. Alla sociologia perviene quando comprese che l'economia, cui diede un contributo che mai si potrà sopravvalutare, era sicuramente insufficiente ad analizzare la complessità dei fenomeni sociali. Opere come il "Trattato di sociologia generale", "I sistemi socialisti", "Il mito virtuista e la letteratura immorale" (quest'ultima opera è anche scritta in maniera molto gradevole e spiritosa) sono ancora attuali anche se sono state scritte ottant'anni fa: quel rigido e severo esaminatore che + il tempo, ha definitivamente posto tra i classici "sempreverdi" le opere del solitariodi Cèligny. Le idee o, meglio, le parole con cui i demagogici di ogni risma hanno rimbecillito la gente (progresso, uguaglianza, pace, concordia, ecc.) sono, letteralmente, distrutte dal Pareto, non certo in nome del loro contrario, ma di un solito richiamo alla realtà contro tutte le deleterie utopie figlie dell'ottimismo progressista ottocentesco che dal grottesco balletto "Excelsior" portarono in pochi anni, a carneficine quali non si erano mai visti nella storia degli ultimi secoli...Per Vilfredo Pareto la sociologia non è un insieme di chiacchiere, bensì una scienza, e come tale deve porsi al servizio e allo studio delle realtà scientifiche, non adeguarsi a questa o quell'ideologia di moda. Pareto distingue tra teorie vere perché confermate dai fatti e teorie che, per quanto assurde possono essere, sono utili alla società. Così come il teorema di Pitagora non si può dimostrare appellandosi ai principi di "Libertà, Eguaglianza e Fratellanza", non si possono considerare "vere" teorie economiche o sociali solo perché "conformi ai principi del socialismo": ciò è scientificamente assurdo, anche se molti studiosi adoperano proprio un metodo del genere, gabellando per "reali" affermazioni apodittiche, talvolta crudelmente smentite dalla realtà dei fatti. La scienza sociologica, così come tutte le scienze, non è né socialista, né democratica, né reazionaria, ma assolutamente neutra ed oggettiva. Può non piacere, ma è proprio così! Ed applicando un metodo rigorosamente scientifico alla sociologia, come già aveva fatto per l'economia, bisognerà ricercare non una sola

causa, bensì la pluralità delle cause dei fenomeni sociali, cosa che ci eviterà il rischio di cadere nel riduzionismo e nel dogmatismo. Le azioni dell'uomo si dividono secondo, il Pareto, in logiche e non logiche. Le prime sono presiedute dal ragionamento, le seconde dal sentimento. Capita che sovente il sentimento abbia il prevalere sul ragionamento e che "eccessi di idealismo" portino a danneggiare proprio le cause e le idee che si vogliono servire. Il metodo sociologico paretiano ci può ancora oggi aiutare ad instaurare quel giusto equilibrio tra ragionamento e sentimento, indispensabile alla esatta affermazione delle nostre idee, senza cadere negli accesi dell'utopismo, dannoso perché non tiene conto dell'uomo di come realmente è, o del gretto utilitarismo. E guardando il mondo secondo gli occhiali fornitici dal Pareto potremo volgere in ridicolo tante e tante illogiche teorie dei nostri avversari politici (tanto per scendere nella polemica politica dei nostri tempi, è del tutto priva di logica l'idea dei "progressisti" di poter integrare in maniera pacifica ed indolore milioni di emigrati extracomunitari della nostra società, che ha già abbastanza problemi per conto proprio: bisognerebbe iniziare una propaganda scientifica per ridicolizzare questa tesi: già che il ridicolo uccide, in pochissimo tempo riusciremo a vincere questa battaglia contro l'idea del tutto fuor di ogni logica, per quanto possono essere "autorevoli" i pulpiti, laici e clericali, da cui viene diffusa...). La parte centrale del pensiero sociologico del Pareto riguarda la discussione del concetto di "residuo" e di "derivazione". Nel corso della storia, si può osservare la permanenza di certe inclinazioni psicologiche che, considerate in rapporto ai fenomeni passeggeri, si possono considerare costanti. Esse sono, appunto i residui. Questi, per Pareto, sono la manifestazione degli istinti e dei sentimenti, allo stesso modo in cui la salita del mercurio di un termometro è la manifestazione dell'innalzamento della temperatura. Quando in una società, a causa di guerre, evoluzione dei costumi, imbastardimento dei politici, ecc, mutano i caratteri dei residui, si ha il cambiamento di forma del sistema sociale. I residui, che Pareto classifica in sei categorie principali, sono i "padri" delle ideologie". Essi determinano un certo numero di azioni umane che sarebbero le "derivazioni". E' molto importante distinguere i primi delle seconde, poiché molto spesso si crede di agire sulle cause profonde (i residui), mentre non si toccano che le loro manifestazioni (le derivazioni: Le categorie in cui Pareto classifica i residui sono, come già detto, sono sei. La prima è l'istinto delle combinazioni, ossia della tendenza degli uomini a stabilire i rapporti e relazioni di ogni tipo tra le cose o tra le idee, e a trarne certe conseguenze. E' uno degli istinti che maggiormente hanno contribuito a creare la civiltà, è grazie ad esso che l'uomo può creare la civiltà, è grazie ad esso che l'uomo può creare qualcosa di nuovo. E' anche grazie a questo istinto, però che si associano al male assoluto i propri avversari, che si mettono in relazione cose che tra loro non hanno per niente (l'origine della scaramanzia e della superstizione), che si uniscono in un tutt'uno cose che appartengono alla realtà del tutto differenti (teorie che vogliono sottoporre la scienza alla religione o viceversa, ideologie totalitarie che assumano l'aspetto di vere e proprie "fedi" ecc. La seconda categoria di residui è quella della "persistenza degli aggregati", che in un certo senso il contrario del residuo precedente, ed è alla base del conservatorismo politico e sociale in quanto si oppone al cambiamento di "aggregati" nati magari dal residuo precedente. Con questo residuo si comprendono che legano l'uomo alla famiglia, alla Patria, ai pregiudizi misoneisti; così si vengono a spiegare anche il culto dei defunti e le idee ad esso

connesse (persistenza dei rapporti tra morti e viventi), la trasformazione di certe astrazioni in realtà oggettive (la Libertà, il Progresso, l'uguaglianza ecc.) Altre categorie di residui sono il bisogno di manifestare i propri sentimenti con segni esteriori (nascita delle cerimonie e delle feste, che tanta importanza hanno nella vita sociale e politica), ed i residui connessi alla socialità, che rafforzano la vita in società e sono basati essenzialmente sulla disciplina che rende possibile la vita della società stessa. Tra questi c'è il cosiddetto "bisogno di uniformità", che ha sempre teso a punire e ad emarginare il "diverso", i sentimenti di pietà e crudeltà uniti nello stesso individuo (sovente chi ora piange per la sorte del tangente che soffre in carcere, è lo stesso che al momento della scoperta delle sue malefatte lo voleva impiccare al primo pennone...): per quanto riguarda i sentimenti di pietà applicati alla vita politica, i cittadini "rispettano, stimano, amano la pietà dei giovani forti, deridono e disprezzano la pietà dei deboli". La seconda, per essi, è viltà, la prima "generosità": da questa acuta considerazione, i politici ed i reggitori della cosa pubblica potrebbero trarre molti utili insegnamenti...Un altro di questi residui è la tendenza ad imporre un male a se stessi per il bene di altri: è così che si spiegano l'eroismo ed il sacrificio di sé in guerra o a difesa dell'ordine politico, mentre i sentimenti di gerarchia sono indispensabili ed esistono anche nell'anarchico che disconoscendo ogni autorità politica, si affida ciecamente all'autorità dei medici quando è malato e così via. Con questo residuo si spiega anche il fenomeno del prestigio di certe mode o del perché certi oggetti diventino simboli di autorità o autorevolezza. La quinta classe dei residui riguarda l'integrità dell'individuo e delle sue dipendenze, per cui si tende, tramite determinate operazioni, magiche nelle società primitive (riti di purificazione, ecc), quasi razionali nelle società moderne, a ristabilire l'ordine naturale o sociale violato. L'ultima categoria classificata dal Pareto è quella del "residuo sessuale", che si esprime in ragionamenti a favore o contro la libertà sessuale e che spiega molti atteggiamenti relativi al sesso presenti nelle dottrine religiose o morali. Contro certi moralisti Pareto scriveva: "i virtuosissimi mostri, che combattono il malcostume, lo fanno spesso in modo da far venire l'acquolina in bocca. Taccio di coloro che, col pretesto di istruire la gioventù, al fine di mantenerla casta, scrivono libri per ammaestrarla nei particolari dell'atto "sessuale". Bacchettonismo e pornografia come due facce di una stessa medaglia (dello stesso residuo), che sono opportunamente fustigati nella più gustosa opera del Pareto, ossia "Il mito virtuoso e la letteratura immorale". Contro il puritanismo sessuofobo, di origine religiosa e non, prima causa della pornografia e di molte depravazioni, Pareto ha scritto le memorabili pagine del suo libro. Ma ciò che interessa è che tanti argomenti contro la "letteratura immorale" (inutile assicurare che il concetto di moralità di moralità varia moltissimo a secondo delle età e delle latitudini) sono gli stessi che vengono adoperati contro chi professa dottrine scientifiche eterodosse o idee politiche contrarie al sistema dominante. Un po' più di tolleranza in ogni campo gioverebbe a tutti, pare dire il Maestro, stia nella sfera sessuale, che in quella politica. Ed a questo punto occorre affrontare il pensiero del Vilfredo Pareto politologo e politico.

POLITOLOGO E POLITICO

Oltre ad aver dato enormi contributi alle scienze economiche e sociologiche, Vilfredo Pareto si è guadagnato un posto di tutto rispetto anche nel campo della politologia. Come politologo egli appartiene alla scuola èlitista, con la sua teoria della circolazione delle élites (o elette, come preferiva dire il paretista Rinaldo Orenco, colui che mi fece conoscere Pareto). Fanno parte delle élite, secondo Pareto, coloro che manifestano grandi capacità nei rispettivi rami dell'attività sociale. Vi è un'élite di governo ed una non di governo. Vi è una fondamentale ineguaglianza tra gli uomini, determinata soprattutto dal possesso di qualità psicologiche e di capacità, per cui certe persone cercano ed ottengono quell'egemonia che altre persone devono necessariamente subire ed i ruoli di comando spettano, com'è ovvio, ad una minoranza. Certe capacità o attitudini sono tali perché determinate norme sociali le valorizzano; queste capacità, quindi, sono il risultato di vari fenomeni sociali, non astrazioni o determinismi ciechi. Le élite, per resistere, devono continuamente rinnovarsi, soprattutto eliminandogli elementi degenerati da sostituire gradualmente con elementi nuovi. Ci deve essere quindi una certa mobilità sociale, una "circolazione" delle élite, appunto, per avere quella situazione di equilibrio che Pareto considerava, anche in economia e sociologia, come una sorta di optimum. I motivi per cui le élite spariscono sono essenzialmente tre: per distruzione geologica (è il caso delle aristocrazie di origine guerriera, che vengono decimate sui campi di battaglia), per cambiamento di attitudini psicologiche (è l'indebolimento dei modelli culturali, le élite sono in balia di altri modelli, le loro capacità non vengono più sentite come tali) e la decadenza, sostenuta da individui inetti, soprattutto nel caso élite ereditarie. La circolazione sociale dal basso all'alto ed alcuni residui sociologici (istinto delle combinazioni e permanenza degli aggregati, che abbiano visto alla puntata dedicata al Pareto sociologo) salvano la società da un ricambio delle élite che potrebbe essere altrimenti cruento e dannoso alla società intera. Pareto iniziò ad interessarsi di politica concreta soprattutto negli ultimi anni di vita. Egli prevede che la Grande Guerra avrebbe fatto fare un grande balzo in avanti al marxismo, ma guarderà con simpatia al fascismo, fenomeno politico che vedrà come antidoto al marxismo. E del 1921 il suo "Trasformazioni della democrazia, che lessi una ventina d'anni fa nell'ordine del compianto Giovanni Volpe curata da Francesco Perfetti. Si tratta di una diagnosi impietosa e scientificamente irreprensibile del fenomeno della disgregazione del potere centrale, operato dalle forze che si definiscono "democratiche". Uno dei bersagli preferiti di questo libro è lo stupore dei sindacati, così come il parlamentarismo: "È semplice finzione la teoria che nei parlamenti nostri vede la rappresentazione del complesso della nazione. In realtà essi rappresentano solo quella parte che sovrasta le altre, sia con l'arte volpina, quando prevale il primo termine della plutocrazia demagogica, sia col numero, quando il secondo termine si rinvigorisce". Con il fascismo, Pareto ebbe subito una scorta di "affinità elettiva"; le parole d'ordine antidemocratiche e patriottiche non erano forse in linea con quanto il grande sociologo aveva espresso? La grande Guerra aveva scosso molte certezze e, come da un vaso di Pandora, della disgregazione del mondo ottocentesco erano usciti dei mostri pericolosi che volevano distruggere ciò che il buono restava. Le classi dirigenti erano simili a quelle della Francia pre rivoluzionaria, impaurite da questi nuovi mostri, prive di ogni ideale e di coraggio fisico e morale, stavano portando alla rovina la Nazione Italiana. Le critiche paretiane, tese a spronare quella piccola e media

borghesia che si era sventata sul Carso e sul Montello affinché facesse un ultimo “sforzo di difesa della dignità nazionale, verranno riprese dal fascismo sul piano della dura lotta politica. Mussolini era stato colpito dalle idee del Pareto sin da quando era un giovane rivoluzionario. Invece di liquidare le teorie del pensatore come “paccottiglia reazionaria”, così come facevano i meno avveduti ed i più spocchiosi rappresentanti della sinistra, il giovane Mussolini colse molte cose valide nel pensiero di Pareto, sforzandosi di conciliare la teoria della circolazione delle élite con il classismo marxismo “a pensarci bene non sono del tutto incompatibili, qui l’élite si chiamerà “avanguardia del Proletariato”, ma sempre di élite si tratta...).La simpatia tra i due era reciproca: nell’ottobre del 1922, poco prima della marcia su Roma, Vilfredo Pareto inviò un messaggio a Mussolini (tramite Giovanni Preziosi, direttore de “La vita italiana”, la rivista cui collaborava assiduamente l’economista Maffeo Pantaloni, il più grande amico del Pareto) con cui lo esortava ad agire in fretta per assumere il potere. Dopo la marcia su Roma Pareto si esprime in questi termini:”...E’ venuta al tempo giusto.”: Guai se si tardava d’un minuto, perché si doveva senz’altro contrastare e arrestare il processo di degenerazione della decadenza”. Nel 1923 il Pareto inizia a collaborare a riviste fasciste, quali la già ricordata “Vita italiana”, e a “Gerarchia” All’epoca la più importante ed autorevole rivista ideologica del giovane movimento. E nel medesimo anno, lo stesso della sua morte, arriva la nomina a Senatore del Regno. Pur credendo nelle “idee forti” il Pareto era sicuramente contrario ad ogni estremismo e chi ha seguito le precedenti puntate, relative al Pareto economista e sociologo, sa bene che estremismo e aspirazione paretiana all’equilibrio sono assolutamente incompatibili. Secondo lui il fascismo doveva evitare ogni debolezza, così come ogni accesso e ricordava che, in conformità a questo, Ottaviano Augusto era riuscito ad edificare un impero durevole, mentre Napoleone III, che lo trascurò, andò presto in rovina. E la parabola di Mussolini ha, effettivamente, molto in comune con quella di Napoleone III: entrambi andarono in rovina dopo circa un ventennio per avere commesso errori analoghi, soprattutto in politica estera ed in guerra. E proprio verso la fine, nel 1944 in una nota della “Corrispondenza Repubblicana”, Mussolini ricorda Pareto come nemico degli affaristi senza scrupoli dell’Italieta pre fascista. Chissà se nell’amareggiato Duce ormai sull’orlo della totale sconfitta è anche venuto in mente, in quei tristi giorni, la condanna di ogni rovinoso accesso formulato più di vent’anni prima da colui che fu, nonostante tutto, un suo Maestro. E’ indispensabile, per le classi dirigenti di questa Seconda Repubblica, che ancora non si vede, ma, che vorremmo realizzata, tornare a Pareto. Le sue lucide analisi, le sue realistiche affermazioni, le sue doti di preveggenza non fornitegli da chissà quale divinità, ma esclusivamente da un attento studio dei fenomeni sociali, saranno più che mai utili per evitare tutti gli errori e le nefandezze che sono state commesse nel corso della Prima Repubblica. Orrori di nefandezze che hanno portato un Paese, tutto sommato, florido e ricco di potenzialità, ad essere l’ombra di se stesso, incapace di costruire qualcosa di nuovo e financo di rabberciare il vecchio. Sì! Il solitario di Celigny può insegnarci ancora tante cose ed il suo insegnamento aiuterà l’Italia a riassumere quel posto di prestigio, nel mondo, cui ha diritto, secondo l’ideale di Mazzini, il maestro del patriota Raffaele Pareto, che. Per questo ideale dovette subire l’esilio, ma, che trasmise, indubbiamente, al proprio figlio Vilfredo.

.