



Informazioni su questo libro

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

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

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

Linee guide per l'utilizzo

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

Inoltre ti chiediamo di:

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

Informazioni su Google Ricerca Libri

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

U. p. 2 Miscell. F. 11

STRADE FERRATE ROMANE



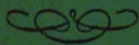
OSSERVAZIONI

SULLA RELAZIONE

DELLA COMMISSIONE D'INCHIESTA

NOMINATA CON DECRETO MINISTERIALE

26 febbraio 1872

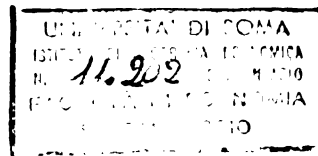


FIRENZE,
STABILIMENTO GIUSEPPE CIVELLI
Via Panicale, 39.
—
1872.

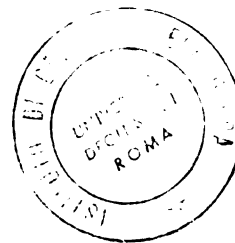
LINGUISTICI STATISTICI	
DIP. DI STUDI GEOECONOMICI	456
	OP
	130
	8
STORICI PER L'ANALISI REGIONALE	
BIBLIOTECA "Ferdinando Milone"	

600
OP 130
8

RMS 1881372



STRADE FERRATE ROMANE



OSSERVAZIONI

SULLA RELAZIONE

DELLA COMMISSIONE D'INCHIESTA

nominata con Decreto Ministeriale 26 febbraio 1872

La relazione de' 30 Marzo 1872 della Commissione d'Inchiesta, per una lettura fugacissima che potemmo farne, ci dettò alcune riflessioni, che ci diamo cura di notare.

La nomina di una Commissione d'Inchiesta sulle Ferrovie Romane, se anche non voglia dirsi provocata, fu preceduta a breve distanza da taluni accidenti di servizio, che fatalmente si erano verificati, e fu accompagnata e proseguita da polemiche, se non aggressive, per lo meno severe e vivaci, sicchè parve essersi creato tale un ambiente da far supporre, come opinione già formata, la condanna della Società, di guisa che la Commissione inquirente non avesse che il compito di accumulare e disporre i motivi del giudicato.

Se quindi, tenuto conto di questa sfavorevole atmosfera, sotto la cui influenza nasceva e funzionava la inchiesta, noi scendiamo ad esaminarne il risultato, è giuoco forza convincersi che l'esito fù felicissimo per la Società delle Ferrovie Romane, avvegnachè la Commissione, nella sua imparzialità, abbia dovuto riconoscere che dello stato in cui si trovano le Ferrovie Romane, sono a ricercarsi le cause in certe condizioni di epoche, di cose e di avvenimenti d'ordine superiore, o comunque indipendenti dal fatto dell'amministrazione sociale.

Ed infatti, cominciando di là dove la onorevole Commissione fa termine, cioè dall'art. V: *Considerazioni generali e conclusioni*, è d'uopo constatare come la Commissione stessa si sia affrettata di attribuire lo stato delle cose, qualunque esso sia, alle due cause che appresso e che scendiamo ad esprimere colle parole stesse della Commissione.

- « Dal sovra esposto, rileverà l'E. V. come le cause »
 » della presente difficile posizione delle Ferrovie Romane,
 » sieno parecchie. La principale consiste nella questione
 » finanziaria, che a giudizio della Commissione, fu tutto al
 » più palliata, ma non venne sciolta dai molti temperamenti
 » fin qui presi dal Governo. Quando una amministrazione
 » deve ad ogni momento lottare coi bisogni della cassa,
 » assume per necessità l'abitudine di vivere, come dicesi,
 » alla giornata, e di espedienti che, non sempre efficaci
 » nemmeno per provvedere ai bisogni del momento, lasciano
 » tracce che in seguito peggiorano la situazione delle cose ;
 » i contratti non possono farsi regolarmente ed a tempo
 » debito, indi più onerose condizioni; i magazzini non possono
 » tenersi ben forniti, ed ogni parte del servizio soffre;
 » le riparazioni più costose si rimandano ad epoche più
 » remote, ed intanto la strada e il materiale mobile più
 » prontamente si deteriora e rende più costoso il servizio
 » che presta; molte migliorie, che potrebbero arrecare economia
 » nella spesa ed aumento nei prodotti, sono aggiornate per le stesse imprescindibili ragioni.

« Altra delle cause che aggravano la posizione della Società consiste nella sua stessa origine: la rete composta di elementi diversi, si è formata con varie linee costrutte con sistemi differenti, e tutte l'una dall'altra, quasi stadiatamente indipendenti, e perciò nella meno favorevole condizione per essere amalgamate.

« E quando la fusione divenne per le necessità politiche e commerciali del nuovo Regno opera altamente desiderevole, maggiori risultarono i lavori necessari per eseguirla materialmente; ma i mezzi non furono mai in ragione dei bisogni, epperò questi lavori non si eseguirono che in minima parte, e la rete non potè mai esser messa in buone condizioni generali. Inoltre le varie linee della rete, è giustizia lo ammetterlo, non furono costrutte in vista dei bisogni attuali, sibbene in riguardo ai bisogni, allora limitatissimi, di traffico e di velocità; e lo armamento delle linee e stazioni non soddisfa più alle necessità di oggidì; e così mentre la Società già trovavasi in imbarazzi finanziari per le altre cause, le si presenta ora come necessario un cumulo di opere che richiedono una spesa immensa cui non ha mezzi sufficienti per sopperire, e che ragionevolmente non erano prevedibili nè all'atto della costruzione nè all'epoca delle fusioni.

« Questo peccato d'origine gravita pure nel personale; le ragioni sono facili a comprendere, e basti l'accennare come, quando si unificò l'Amministrazione, si dovettero come di ragione, rispettare i diritti acquisiti, e convenne trovar modo di collocare tutto il personale direttivo che prestava servizio sulle diverse linee; indi i posti dovettero adattarsi alle persone, e non queste a quelli, come sarebbe necessario, più che altrove; nel delicato e non facile servizio delle ferrovie. »

La prima delle cause non ha bisogno di molti commenti e si manifesta troppo chiaramente da per se: solo

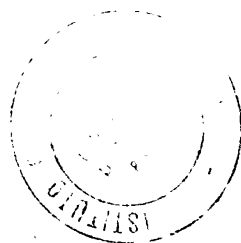
potremo aggiungere in via di semplice nota come quegli stessi temperamenti che la Commissione inquirente qualifica per palliativi, oltre allo essere stati denaturati per lo enorme intervallo di tempo da quando furono immaginati e calcolati a quando furono portati ad effetto, vennero per giunta nella pratica attuazione gravati di riduzioni e di carichi nuovi, non previsti nè prevedibile nelle convenzioni e contraddetti dalle dimostrazioni e calcoli numerici che, d'accordo fra le parti furono redatti per certiorare la eseguibilità e la efficacia delle convenzioni stesse, e che quindi sembrava dovessero, a preferenza di sottigliezze legali, costituire il criterio interpretativo e il patto concordato ed esplicito che regolasse imprescindibilmente l'azione dei contraenti per la esecuzione del contratto. Non è quindi a maravigliarsi se i rimedi finanziari, che non peccavano certamente per eccesso di larghezze, spostati enormemente circa al tempo in cui poterono apprestarsi, depauperati con riduzioni illegali e impreviste, e sformati con sopraccarichi dalle parti in atto della stipulazione non calcolati, riuscirono insufficienti allo scopo, si convertirono in fatto, e come bene osserva la Commissione, in un *palliativo*, sicchè, perduta la loro naturale efficacia, costituirono per l'Amministrazione della Romana un ostacolo alla vagheggiata regolarizzazione.

E valga il vero: sulle somme del conto concordato dalle Parti come *dimostrazione pratica della esecuzione della Convenzione del settembre 1868*, conto che, annesso alla relazione della Commissione della Camera, servì di base alla discussione ed alla approvazione del Contratto, conto che influì certamente (e questo giova ben avvertire) nell'accettazione da parte della Società delle modificazioni, correzioni ed aggiunte imposte dal Parlamento alla Convenzione e riferite nella legge relativa; sulle somme, ripetiamo, registrate in quel conto il R. Governo nega oggi quanto appresso:

Sovvenzioni Pontificie al Giugno 1872 . . .	L. 5,244,941
Interessi su 10 milioni	» 800,000
Sovvenzioni chilometriche pel primo seme- stre 1872 sulla linea Monte Amiata- Montepescali.	» 324,625
Saldo della quinta rata di 35 milioni. . . .	» 500,000
	<hr/>
	L. 6,969,566

Si negano quindi alla Società e contro i calcoli e le aspettative una serie di titoli che fin qui salgono alla cifra di circa 7 milioni, e ciò nonostante si è pretesa per parte della Società la esecuzione della Convenzione in tutti i suoi minimi dettagli, e si vuole addebitarle pesi non calcolati, come una tassa annua di lire 78 mila per diritto di deposito delle Obbligazioni oppignorate in pro dello Stato ed una cifra di oltre un milione per tasse di ricchezza mobile, che si farebbe ricadere sulla testa della Società in espiazione della dimenticanza incorsa da parte del Governo d'applicare, in atto dell'accettazione delle delegazioni, la ritenuta a carico dei creditori della Società, i quali come cessionari e possessori del reddito per la quota parte, sarebbero stati i debitori della tassa. Nè ciò basta; si impose alla Società di riconoscere e dichiarare avvenuta la unificazione statutaria e amministrativa di tutta la rete in conseguenza della Legge che aveva annesse allo Stato le provincie Romane, si volle che si fondasse di fatto la gestione e si approfittò per parte del Governo ed anche nella rete ex Pontificia di molti fra i vantaggi che scaturiscono dal Capitolato italiano, ma poi si negò e si nega ciò che, per diritto, per corrispettivo, e per equità era consequenziale, la unificazione cioè del sussidio chilometrico per tutta quanta la rete.

Per la soddisfazione delle garanzie pontificie scadute e per la unificazione del sussidio chilometrico la Società, sicura delle proprie ragioni, e dopo aver tentate inutilmente



tutte le vie di conciliazione, ha domandata giustizia davanti ai Tribunali; per gli altri punti di controversia ha riservate le proprie ragioni, sperando che si giunga a comprenderle; ma frattanto il danaro non è incassato e, malgrado, cioè la Società ha fin qui eseguite puntualmente tutte le sue obbligazioni.

Non è qui il luogo di esaminare i motivi per quali si tenta di giustificare il recesso da parte del Governo dall'applicare nella esecuzione i conti quali erano concordati in atto della stipulazione, poichè, quand' anche (nella più strana ipotesi) questa postuma resipiscenza di uno dei contraenti a pregiudizio dell'altro volesse dirsi ammissibile, sarebbe sempre vero che in fatto e in diritto trascinerrebbe alle più pericolose ed assurde conseguenze; in fatto perchè una sistemazione qual' era quella del 1868, basata essenzialmente sull'equilibrio, che dava da una parte quel tanto che domandava dall'altra, non consente di essere disturbata minimamente, senza distruggere se stessa facendo mancare, a danno di ambedue i contraenti, lo scopo preso di mira e i vantaggi che ognuno se ne riprometteva; in diritto perchè, volendo anche ammettere che i conteggi eseguiti quando si discuteva la convenzione e si dibattevano le modificazioni da introdursi, contengano degli errori e stabiliscano cifre meno fondate, non potrebbe però negarsi che quella situazione di cose era quella ritenuta allora dalle Parti: quindi la loro volontà, il loro consenso sarebbe viziato da errore; errore sostanziale e influente, se si riflette alle cifre enormi ed allo sposto di previsioni cui condurrebbe; errore insomma che porterebbe, per le regole di ragione, lo annullamento del contratto.

Non ci dilungheremo più oltre, abbenchè la materia lo consenta, pur dimostrare come la prima delle cause della situazione attuale rilevata dalla Commissione d'inchiesta richiegga prontissimi rimedi, i quali valgano a ristabilire, in armonia delle primitive vedute, l'efficacia dei provvedi-

menti finanziari approvati colla legge 28 Agosto 1870, affinchè possa la Società delle Romane adempiere al compito che le spetta nei limiti delle obbligazioni assunte.

La seconda causa segnalata dalla Commissione d'inchiesta, ed alla quale si attribuisce del pari la posizione, qualunque essa sia, dalla Società delle Strade Ferrate Romane non è della prima nè meno grave nè meno eloquente per la giustificazione della Società stessa.

I cambiamenti mano a mano verificatisi col mutare dei tempi e più ancora le recenti modificazioni politiche e territoriali, che svilupparono nuovi e crescenti bisogni al pubblico servizio, non poterono essere previsti nè erano prevedibili in atto delle convenzioni della Società col Governo.

La mancanza di possibile previsione costituisce di per sè stessa e per logica necessità la mancanza di obbligazione per soddisfare ad uno stato di cose che non entrò nè poteva entrare nella mente dei contraenti. Il grosso delle opere da farsi e che sono proposte dalla Commissione, si deve al fatto del trasporto della Capitale, che fece nascere, nell'interesse pubblico, il desiderio di accrescimento di velocità, la quale per certo non contribuisce, o contribuisce ben poco ad aumentare i prodotti, mentre dall'altro lato esige enormi dispendi per opere di rifacimento e di rinforzo. Quindi è che un bisogno dovuto ad uno stato di cose che non è incluso, ed anzi, come ebbe altri a dimostrare, fu escluso dai contratti, e che risponde al vantaggio di una sola delle parti, non può per la sua soddisfazione far carico che al Governo, rimanendo a conto della ferrovia e in corrispettivo del traffico crescente, le maggiori spese di esercizio arretrate dalla accresciuta velocità dei convogli.

Ed anche quel tanto che nelle Convenzioni la Società aveva convenuto di fare a proprio conto era stato composto e distribuito in lungo periodo di tempo, nè può quindi pretendersi che se ne approntino i mezzi per antici-

parne ed affrettarne il compimento, qualunque siano le ragioni che, indipendentemente dal fatto della Società, possono essere sopraggiunte.

Tutto ciò non disse la Commissione nella sua relazione del 30 Marzo 1872: pose le cause, lasciando a chi di ragione il dedurne le conseguenze, conseguenze che per altro la Commissione stessa applicava poi esplicitamente nell' Appendice del 7 Aprile, ove, per le stesse ragioni e in ossequio alle stesse teorie che noi abbiamo accennate, non esitò a concordare col signor Cav. Rombaux che il rifacimento della Maremmana, quando lo si volesse, non poteva che far carico al Governo.

Ecco insomma la posizione che taluno vorrebbe creare alle Romane, ma che la Commissione d'Inchiesta, per la prima, si dà premura di respingere.

Voi, fra il 1868 e il 70, avete contrattato col Governo e vi fu promesso 10, coll'obbligo di spenderne 10 e gradatamente mano a mano che vi entrassero in casa le risorse. — Ora il Governo crede di avervi promesso troppo e perciò vi darà cinque, ma voi, nonostante, dovrete sempre spendere i dieci. Inoltre, siccome al Governo sono sopraggiunti nuovi bisogni per venti, così voi dovete tenervi pronti ad affrettare la erogazione dei dieci e a provvedere come credete per gli altri venti, e se non potete far tutto questo, la vostra impotenza è constatata, la vostra condanna è decisa. — Questa teoria, che sarebbe nient'altro che la riproduzione dell'antica favola del Lupo e dell'Agnello, si condanna da per se stessa, e siamo perciò sicuri che, come già fece la Commissione d'Inchiesta, così il Governo e il Parlamento non avranno a faticare per ripudiarla come assurda, illegittima, immorale.

La Commissione osserva poi che la diversità delle linee che oggi formano la rete sociale, e la differenza dei tempi e delle circostanze in cui furono eseguite, gravita pure sul personale direttivo; poichè, in omaggio ai diritti quesiti, fu

mestieri collocare tutto il personale esistente e a questo, più che alle necessità di servizio, si dovettero accomodare gli impieghi. Su tale proposito è d'uopo dichiarare che, sebbene come anche la Commissione riconosce ragionevole e doveroso e come d'altronde era imposto dalle stipulazioni, la Società abbia cercato in massima di rispettare i dritti acquisiti, non si fece però di questa massima una legge indeclinabile fino al punto, come esprime la Commissione, di collocare tutto quanto il personale direttivo e di adattare i posti alle persone più che queste a quelli. La Società cercò certamente di utilizzare fra gli impiegati esistenti quanto più le sembrarono adatti ai nuovi posti che andavano ad istituirsi, ma, quando non le apparvero opportune tali combinazioni, non dubitò di sciogliersi coi vecchi impiegati cercando altrove nuovi funzionarj e ciò col sacrificio di pensioni, di regalie e di nuovi stipendj, purchè si ottenesse quella correlazione di attitudini e di ufficj, di impieghi e di persone che contribuisce al buon andamento delle cose. Certo la Commissione, nel tempo brevissimo che le fu accordato per un lavoro sì complesso e importante, non ebbe l'agio di esaminare questi non pochi fatti verificatisi, i quali, se non varranno ad escludere in via assoluta, sono certamente sufficienti a correggere e mitigare quello che la onorevole Commissione chiama il peccato d'origine che gravita sul personale.

Dopo questi riflessi intorno alle considerazioni generali colle quali la Commissione chiudeva il suo Rapporto del 30 Marzo 1872, passiamo ad esaminare sommariamente i quattro articoli che precedono le considerazioni predette.

I.

Corpo stradale ed armamento.

Su questo tema il giudizio della Commissione non è che favorevolissimo alla Società. Le cause dello stato in cui

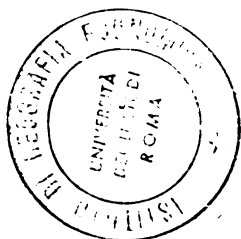
si trovano le linee sono, come era naturale, riportate ai tempi e modi della costruzione dei diversi tronchi ad altro scopo e con altre vedute edificati.

Dietro quanto esponemmo poc'anzi basterebbe ciò solo per escludere l'obbligo nella Società, più che di mantenere, di rinnovare e ricondurre ai sistemi e alla perfezione moderna i tipi di armamento e quant'altro, onde si abbia un servizio più veloce e più regolare di quello previsto e trattato.

In ogni caso, e per quel tanto che avesse potuto far carico alla Società, questa non poteva esser chiamata a provvedere che quando riceveva i mezzi occorrenti, e coi quali per un certo limite, si era provveduto al miglioramento del corpo stradale; prima di quel momento era impossibile esigere nulla più che l'ordinaria manutenzione delle vie, come esse si trovavano materialmente, e tanto da permettere il servizio giornaliero dei convogli, e la Commissione constatata che ciò avvenne *in modo abbastanza soddisfacente*. Ora ognuno sa che la esecuzione della Convenzione del Settembre 1868, in specie quanto ai pagamenti, non potè aver luogo che entro il primo semestre 1871: sicchè quando sopraggiunse l'inchiesta era di tanto poco incominciata la decorrenza dei termini da attendersi che appena si fossero definiti gli studj preparatorj e date le disposizioni preordinate a por mano alla esecuzione dei lavori.

All'incontro la Commissione ebbe a ritrovare un piano generale già da molto tempo stabilito, ed in corso di esecuzione relativamente molto inoltrato con una spesa rilevantissima di già soddisfatta.

La Commissione entra completamente nella massima e nei sistemi già preordinati dal meritissimo l'ufficario che dirige quel servizio, e che (sia detto in parentesi ed in riprova di quanto esponemmo non ha guari) è uno dei nuovi personaggi che l'Amministrazione attuale ebbe la ventura di poter riunire intorno a se.



La Commissione accetta i piani e le perizie di que Funzionario, salvi certi aumenti a più sicura e più larga previsione, e in specie, quanto all' armamento, stabilisce i suoi calcoli sopra due ipotesi, che una per la percorrenza nelle linee primarie di 60 chilometri di piena corsa all'ora, e l'altra più splendida di una velocità di 70 a 75 chilometri, accrescendo naturalmente le spese non indifferenti che sono imposte da questo più ricco ed elevato concetto.

Ma in sostanza può dirsi che, nel risultato, la Commissione trovò che la Società aveva precorso nell' adempimento delle proprie obbligazioni, spingendosi arditamente, e prima anche di averne i mezzi, in un sistema di rifazioni, le quali comunque, anche in una meno ricca ipotesi, eccedono certamente, per tutte le ragioni già dette, la portata degli oneri, che possono giustamente e legalmente addossarsi alla Società.

II.

Materiale mobile e Officine

La iniziativa del riordinamento di questo Servizio appartiene al Consiglio. Infatti in questo articolo l'onorevole Commissione ripete le osservazioni e le proposte che l'onorevole suo Relatore faceva al nostro Consiglio, nella sua qualità di membro di una Commissione Consiliare, in data de' 20 Gennaio e 22 Febbraio 1872, e le proposte sono precisamente identiche a quelle della Direzione nei suoi rapporti in data de' 4 Gennaio e 7 Marzo, salvo un' aggiunta di 12 Locomotive, reclamate evidentemente dal punto di vista dal quale la Commissione riguarda il novello riordinamento delle nostre linee.

Salvo questa eccezione nulla di nuovo; e nel ripetere gli stessi appunti e le stesse proposte, non è tenuto conto della risposta della Direzione, nè abbastanza dei fatti compitisi conseguentemente.

Gli appunti, che si facevano allora alla Direzione e che ora si ripetono, sono questi:

1.° di aver fatto con Pietrarsa un contratto contrario agli interessi sociali;

2.° di non aver dato sufficiente sviluppo ai lavori degli opificii sociali;

3.° di avere invece diminuito in queste Officine il lavoro e gli operai.

Le proposte:

di acquistare, nei primi due anni 32 Locomotive;

di accrescere il lavoro da per tutto, e darvi il maggiore sviluppo possibile;

di stabilire in Civitavecchia un grande centro di grosse riparazioni;

di ordinare subito a privati Stabilimenti i grossi pezzi di ricambio anche per le riparazioni avvenire.

La Direzione rispose allora, ed oggi non ha parola a cangiare a quella risposta che riproduciamo testualmente.

« La Direzione Generale, nel replicare ai rapporti della Onorevole Commissione Consiliare sui provvedimenti relativi al materiale mobile, domanda al Consiglio di separare nei due rapporti medesimi la parte che riguarda le osservazioni su alcune misure prese dall'Ufficio della Trazione, da quella che include le sue proposte pratiche e d'immediata esecuzione ».

« La Commissione lamenta l'estensione data al contratto di riparazioni con l'Officina di Pietrarsa ».

« La Direzione si permetterà in brevi parole ricordare all'Onorevole Consiglio con quali condizioni e con quale intendimento si addivenne alla stipulazione di quell'atto ».

« Allorchè si operò la fusione delle nostre linee, le nostre Officine, il Servizio della Trazione erano nelle condizioni più lamentevoli ».

« La Società aveva traversata quella fase durissima del vivere giorno per giorno, nella quale non si spendeva perchè

non si aveva. Le riparazioni da più anni erano perfettamente trascurate. Gli opifici non erano punto ordinati e capaci di sopperire alla mole, all'urgenza del lavoro e la confidenza mancava nella Direzione di quella branca importantissima del nostro servizio ».

« Il Consiglio passato aveva ordinato e fatta eseguire una rigorosa inchiesta, ne erano spariti tutti gli elementi; e perciò nel nostro Consiglio sorse l'opinione e fu vivamente propugnata se non convenisse meglio alla Società di restringere ai lavori semplicemente urgenti e di piccole riparazioni l'opera dei suoi opificii, affidando tutto il rimanente alla industria privata ».

« Questa opinione non ha prevalso; perchè il contratto fatto con Pietrarsa non ebbe altrimenti nè il fine, nè l'importanza di quella proposta ».

« Quel contratto, limitato a cinque anni, ci assicurava con l'aiuto di quell'opificio, il mezzo di sopperire alle necessità ineluttabili della situazione e dava tempo alla Direzione di riordinare i nostri Stabilimenti e riportarli in una situazione regolare e normale. E come fare altrimenti? Potevansi improvvisare locali, macchine, arnesi, personale e regolata amministrazione là dove mancavano completamente? Dovea tutto ciò farsi in Napoli, dove necessariamente dovea cessare il giorno nel quale le linee pontificie sarebbersi unite alle altre e Roma divenuta centro della nostra azione »?

« La Direzione non ha mai deviato dalla via che le fu così tracciata. — Ha provveduto secondo le circostanze lo permettevano, e subito al riordinamento degli opificii della 1^a Sezione. Effettuata la fusione completa delle nostre linee in Agosto 1871, con la domanda avanzata al Consiglio di urgenza fino dal 4 Gennaio scorso per la riattivazione degli opificii di Civitavecchia, cercò provvedere ai bisogni della 3^a Sezione. Nella pianta organica del personale della Trazione e con le misure che verrò qui appresso a sostenere, sottomette al Consiglio il suo pensiero sulla classifi-

*

cazione e sistemazione generale del nostro servizio di trazione secondo le esigenze del momento e i mezzi di che crede poter disporre, e intanto spinge Pietrarsa a darci, in questo momento transitorio e di preparazione, quel valido aiuto che ricercammo nel contratto di cui è discorso, di cui è assoluto il bisogno in noi e che quel potente Stabilimento può solo darci nelle condizioni in cui rispettivamente ci troviamo »

« Quello Stabilimento ha dato alle Ferrovie Meridionali il miglior materiale mobile che sia in Italia. Il contratto stipulato con noi, è quello stesso che ha con quella Società, modificato in una parte a nostro vantaggio; e la Direzione sente il debito di dichiarare che, in tanta mole di lavoro, non vi fu oggetto a critica per parte della sorveglianza governativa che in due o tre occasioni, nelle quali ha dovuto riconoscere che la colpa era dell' Agente della Società che volle dirigere un lavoro al di sopra forse delle proprie forze. Una migliore scelta ci assicurò da ogni ulteriore inconveniente ».

« Allorchè in Agosto 1871 si riunivano alle nostre linee quelle del territorio Pontificio e la Capitale fu trasportata a Roma, se dall' un canto crebbero le esigenze del servizio, dall' altra crebbero in maggiore proporzione ancora la necessità di grandi, urgenti, numerose riparazioni e la deficienza di mezzi per sopperirvi, e la Direzione mentre si faceva sollecita ad ordinare gli studi per le proposte di riordinamento delle officine di quella Sezione, coordinandole a quella sistemazione generale che diveniva alla fine possibile, provvedeva all' urgenza del lavoro e si preoccupava, avanti tutto, di ordinarlo nel modo più sollecito e pratico. Ed è con questo scopo e in queste circostanze che ha dato forse al contratto con Pietrarsa una maggiore estensione inviando a quello Stabilimento tre Macchine della Sezione Nord, cui il rapporto dell' Onorevole Commissione accenna ».

« D' anzi tante necessità, la Direzione non esitava as-

assumere la responsabilità di essersi attenuta piuttosto allo spirito, che alla lettera della Convenzione fatta con Pietrarsa ».

« E queste necessità durano ancora e la Direzione osa persistere nello stesso pensiero chiedendone pertanto, come la Commissione suggerisce, il voto preventivo del Consiglio.

« Il Capo della Trazione chiede di provvedere d'urgenza alle grosse riparazioni di non meno di 48 Macchine, di cui ci dà l'Elenco, e quindi domanda d'inviarne almeno 4 allo Stabilimento di Pietrarsa ».

« Riportata la questione su questo terreno, in questi termini, la Direzione, nella fiducia che queste spiegazioni possano soddisfare il Consiglio e la Commissione, passa con maggior fiducia ancora alla seconda parte del lavoro della Commissione affrettandosi a dichiarare che ne accetta le Conclusioni ».

« 1° La Commissione propone l'immediato acquisto di 20 macchine per quest'anno, di 12 per l'anno venturo, e traccia le norme a seguire per questa operazione ».

« La Direzione accetta questa proposta nei termini come è fatta ed aggiunge quella di destinare, alla spesa delle 20 macchine volute per quest'anno, da 900 mila franchi ad un milione sulla somma di 4 milioni dovuti dal Governo per transazioni di liti pendenti, e il rimanente sui fondi dell'esercizio ».

« Per l'acquisto delle altre 12 macchine da acquistarsi per l'anno venturo per ragioni di convenienza indiscutibile per gl'interessi della Società, domanda essere autorizzata a procedere a seconda delle proposte dell'Onorevole Commis-
fin d'ora alle pratiche necessarie ».

« 2° La Commissione domanda che la Direzione sia invitata ad accrescere gli operai delle officine di Firenze, Siena e Livorno, così da poter mettere più macchine sotto lavoro ».

« La Direzione non è oggi che ha avanzata questa pro-

posta al Consiglio, inquantochè da 3 mesi la domanda in tutti i suoi dettagli è fatta nel preventivo straordinario della Trazione ».

« Or vorrebbe di più: »

« Sottomette al Consiglio un progetto d'organico per Personale di tutta la Trazione, riportata a condizioni che potrebbero per qualche anno ancora esser repute normali ».

« Il Consiglio, dando a quest'organico la sua approvazione, traccerà il suo pensiero sull'organizzazione generale e completa della nostra Trazione e determinerà i limiti che il nostro Personale avrà a raggiungere gradatamente e secondo le circostanze ».

« 3° La Commissione domanda che la Direzione sia richiesta di presentare al più presto il progetto della tettoia da Vagoni per le officine di Firenze e a quello dell'acquisto delle poche cose di cui vi è bisogno a mettere al completo le officine di Firenze e di Siena ».

« La Direzione propone all'onorevole Consiglio l'approvazione del Progetto di cui è qui discorso per l'officina di Firenze, cioè la costruzione di un capannone per riparazioni di materiale e di un traversatore del costo di L. 28,239.80 ».

« Di più domanda l'apertura di un credito di L. 12,000 per la costruzione, di un forno a riverbero, di una grue mobile e di una piccola caldaia pel martello a vapore ».

« Per l'officina di Siena la Direzione domanda l'apertura di un credito di lire 10 mila per l'acquisto di un trapano radiale, di un tornio parallelo, di una macchina da piallare ».

» La Direzione non ha mai perduto di vista le officine di Siena, gli obblighi stipulati coll'atto di fusione, la loro posizione che va fra pochi anni a divenire centrale e la modicità di vari prezzi, circostanze tutte, che a suo tempo, concorreranno al maggiore sviluppo di questo centro di lavoro ».

« Intanto la Direzione si compiace assicurare l'Onorevole

Commissione che oltre all'aumento degli operai pei lavori in corso, questi lavori sonosi considerevolmente aumentati dal giorno dell'ultima visita del commendator Biglia. Dai rapporti settimanali risulta difatti che tre soli veicoli attendono ancora l'ammissione nelle officine, che 35 sonovi già in corso di riparazione e che tra giorni si metterà mano alla costruzione di 72 carri da ballast ».

« Per Livorno l'urgenza del lavoro ha deciso pel momento l'aumento degli operai. Nell'organico il loro numero è ridotto alle proporzioni volute per un semplice deposito di piccole ed urgenti riparazioni ».

« 4.° La Commissione chiede infine che sia approvato il chiesto credito di L. 47,000 per l'impianto delle Officine di Civitavecchia a condizione però: »

« a) che si studi possibilmente il modo da non doversi demolire la gabbia di legno che si trova entro la medesima »,

« b) che venga immediatamente studiato e presentato un progetto per l'acquisto di altre macchine per l'officina stessa destinando a ciò un fondo di almeno L. 50,000 ».

« La Direzione nell'insistere sulla proposta, che dichiara d'urgenza, della riattivazione degli opifici di Civitavecchia nei termini del Rapporto sottomesso all'Onorevole Consiglio, e del corrispondente credito di L. 47,000 alle due condizioni volute dall'Onorevole Commissione si permette replicare, »

« a) che dagli studi già fatti dalla Trazione risulterebbe d'inciampo ai lavori progettati, il mantenimento della gabbia di legno; che non pertanto per deferenza al suo voto ha ordinato novelli studi con lo scopo prefissogli e che si farà una premura di trasmetterglieli non appena gli verranno »

« b) e così farà per gli studi pur ordinati subito per giustificare all'Onorevole Consiglio la spesa caldeggiata dalla onorevole Commissione di L. 50,000 per l'acquisto di nuove macchine, di modo a completare quell'opificio in ogni sua parte. In questo modo seguiremo anche in questa cir-

costanza sempre lo stesso pensiero, provvederemo subito e senz'altro all'urgente e indispensabile, gradatamente e nei limiti del possibile al conveniente e all'utile ».

Oggi si ha di più.

Le 32 Locomotive sono già ordinate :

8. dall'Opificio Sigl di Vienna
 12. da quello Stephenson di Newcastle
 12. dall'Opificio di Pietrarsa.

(Contratti d-1 18 Aprile e del
 3 Maggio 1872. Stipulati per
 incarico della Società dal
 l' Ing. Commend. Biglia.

Le consegne avranno luogo nel modo seguente:
 per Sigl, a Vienna tutte dal 15 al 31 Gennaio 1873;
 per Stephenson, a tre il mese a bordo a Newcastle, entro
 il periodo del 13 Novembre 1872 al 5 Febbraio 1873.
 per Pietrarsa a due il mese dal Marzo 1873.

I lavori di riattivazione e di estensione maggiore dell'opificio di Civitavecchia sono al suo termine. Sarà aperto al lavoro il più tardi alla fine di Luglio.

Il maggiore sviluppo è dato ai lavori degli opificj di Firenze, di Siena, di Livorno, di Roma.

Il numero degli operaj che era il 1.° Settembre 1871 di 876 è oggi di 993.

DESIGNAZIONE	Personale fisso di Sorveglianza e Contabilità	Personale fisso degli Operai	Operai supplenti	Manuali	Carrozzeri
Numero degli operai al 1° Settembre 1871	50	647	1	79	99
Idem al 31 Maggio 1872	50	647	57	120	119
Differenza in più	»	»	56	41	20

Pietrarsa lavora con la maggiore attività possibile.

Delle quattro nuove Macchine ordinate sin dallo scorso anno ne ha già consegnata una, le altre tre saranno rimesse ogni quindici giorni una.

La situazione del nostro materiale al 1.º Gennaio e al 31 Marzo è riassunto nel seguente prospetto:

Macchine.

In servizio ed in buono stato	In servizio ma richiedendo riparazione	In grande riparazione	In piccola riparazione	Fuori di servizio aspettando riparazione	Nuove acquistate e fornite	Nuove da fornirsi	TOTALE
1.º Gennaio 1872.							
100	39	29	12	3	12	4	199
al 1.º Giugno 1872.							
120	16	33	12	2	13	8	199

Un altro appunto del Rapporto della Commissione è quello della povertà degli approvvigionamenti dei Magazzini.

La Commissione in altra parte ammette virtualmente a questo appunto una circostanza attenuante, le difficoltà della nostra Cassa.

In ques'ò caso oseremo non accettarla.

Come in tutte le principali ferrovie, vista la facilità della concorrenza, dei mezzi di trasporto, la mutabilità dei prezzi, questa Direzione non ha creduto dovero eccedere mai nella soverchia agglomerazione di approvvigionamenti di magazzino.

Se nelle circostanze cui la Commissione allude, ha potuto sortirne qualche ritardo o inconveniente è da attribuirsi a due cause, che non avrebbero dovuto sfuggirle:

la prima, la guerra franco-germanica e le sue conseguenze che pesarono fortemente sulle condizioni della industria;

l'altra, l'aumento, che non era al certo prevedibile e che oltrepassò ogni misura, nelle riparazioni del nostro

materiale mobile, aumento occasionato dal servizio invero eccezionale e lodevolmente prestato in occasione:

della conquista delle Provincie Romane;
del trasporto della capitale.

Oggi ritornati ad uno stato normale di esercizio, la Direzione ha provveduto e a tempo e nei modi impostigli dei mezzi di che può disporre e dalle nuove esigenze del servizio, al regolare approvvigionamento dei suoi magazzini.

III.

Movimento e Traffico.

Questo Servizio, come quello che costituisce quasi la estrinsecazione finale e la forma con cui si rappresenta dinanzi al Paese l'attività Sociale, come quello che riepiloga in atto l'adempimento della concessione ferroviaria nei rapporti col Pubblico, è nella nostra, come in tutte le altre consimili Amministrazioni, quello che suscita a preferenza polemiche, osservazioni o lagnanze, ed era perciò naturale che la Onorevole Commissione d'Inchiesta avrebbe su questo tema portato un esame più dattagliato, rilevando tutti i più minuti difetti e consigliando tutte le miglioni delle quali per la sua stessa natura è ogni dì suscettibile.

L'Amministrazione delle Romane ha sopra questo ramo di affari portata più specialmente la propria attenzione. Riunita in un solo centro, fino dai primi del 1869 l'Amministrazione Sociale per la rete soggetta al Regno d'Italia, si dette cura di istituire, come negli altri servizi, una organizzazione omogenea e perchè la scelta del nuovo personale riunisca le debite garanzie fu nell'anno 1870 aperto un concorso per gli allievi al posto di Capi Stazione, e nel 1872 si aprì un altro concorso per gli apprendisti. Si dette cura l'Amministrazione, e mano a mano lavorò indefessamente, perchè si radicasse il più possibile la uniformità dei rego-

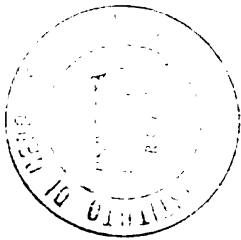
lamenti, delle disposizioni, dei sistemi e delle consuetudini, compito che nel termine d'un triennio, può dirsi essere stato raggiunto in massima parte, e tanto meglio lo sarà quando quando il R. Governo abbia colla sua approvazione, di cui deploriamo il ritardo, resa eseguibile la proposta di ripartizione di servizio che è la base dell'Organico del personale, approvato dal Consiglio e sottoposto al R. Governo fino dal 26 Agosto 1871 e poi rinviato con risposta ad alcune osservazioni li 25 Ottobre 1871; nonchè il progetto di Regolamento organico, che sempre in attesa della approvazione alla proposta di ripartizione, e frattanto per guadagnar tempo fu rimesso nel 24 Febbraio 1872, dopo essere stato discusso e approvato dal Consiglio, cose tutte eseguite anteriormente al rapporto della Commissione la quale ne aveva cognizione perfetta, noverando nel proprio seno due Consiglieri della Società

Quanto alle disposizioni regolamentari ed alle prescrizioni di servizio non possiamo dire che esista un codice completo, costante e uniforme, come vagheggia la Commissione, nè questo è lavoro agevole tanto più in un servizio di natura sua progressivo e suscettibile di tante e tante modificazioni, ma alla pari delle altre Società ferroviarie quella delle Romane comunica le sue disposizioni al personale a mezzo di Circolari e Ordini di Servizio a stampa con numero d'ordine progressivo, il complesso dei quali costituisce la sostanza regolamentare che vincola l'azione degli Impiegati, i quali vengono, talvolta con eccitamenti generali, tal'altra con coercizioni speciali, richiamati a curare l'osservanza di quelli come dei Regolamenti governativi, dei quali ultimi fa quindi meraviglia che alcuni agenti, come asserisce la Commissione, si dimostrino ignari.

La Commissione peraltro lamenta che l'opera di unificazione non sia completamente raggiunta fino alla ultima sua perfezione nella già rete italiana e meno ancora in quella recentemente annessa e pervenuta dalle linee ex

Pontificie. Ma se si considera che le fusioni di leggi e di sistemi sono sempre cosa lunga e difficile, che esigono l'amalgama di personale per via di traslocamenti, ai quali non può procedersi che con prudenza per non creare, come nota in altra sede la Commissione, causa di malcontento, si vedrà facilmente che sia per il poco che può rimanere nella già rete Italiana, e tanto più per la rete ex Pontificia, la cui riunione ha pochi mesi di vita, non è da far meraviglia se lo scopo perfetto e finale non si è potuto fin'ora raggiungere.

Lamenta inoltre la Commissione che il Capo di questo servizio sia ridotto alla semplice ingerenza di un trapasso delle più minute corrispondenze, lo che indurrebbe complicità e ritardi negli affari, e verrebbe a generare in lui uno scoraggiamento a danno del servizio. — Questo appunto riesce nuovo affatto e a vero dire incomprensibile. Il regolamento che determina le attribuzioni dei capi di servizio è uniforme per tutti, nè sa la Direzione di aver mai tenuto col Capo del Movimento e Traffico un sistema di esecuzione diverso da quello praticato con gli altri di lui colleghi, l'azione dei quali non apparisce esser rimasta intralciata. Se la Direzione ebbe ad occuparsi a preferenza del servizio del Movimento e Traffico, ciò dipese da questo appunto che era il ramo che più d'ogni altro aveva ed ha bisogno di essere migliorato e perfezionato. Certamente ogni affare che involva modificazioni di sistemi o di regolamento, o che costituisca un impegno della Società col pubblico o coi privati, studiato e predisposto dai capi di servizio, deve sottoporsi prima dell'esaurimento alla approvazione della Direzione, la quale non potrebbe abdicare a questa competenza attribuitale dallo Statuto Sociale e sottrarsi in tal guisa alla responsabilità che la grava, ma questo procedimento, mentre non esautora i capi di servizio, risponde al concetto della costituzione organica della Società, ed ai principi che regolano le competenze gerarchiche in ogni bene ordinata amministrazione.



Rileva pure la Commissione che il personale si dimostra in generale malcontento e ne segnala le cause. Il malcontento negli impiegati è disgraziatamente una malattia incurabile che assume il carattere di cronicismo in tutti i dicasteri. Sembra che non abbia valso alla attuale Amministrazione delle Romane lo avere nei primi del 1869 accresciuti i salari e migliorata la carriera degli Impiegati, lo avere con lunghi studi e con grave disborso esauditi gli antichi voti del personale istituendo una Cassa di pensioni e trovando modo di attribuirle effetto retroattivo fino alla entrata in servizio degli Impiegati, con lieve loro stipendio e condonando gli interessi semplici e composti dei rispettivi versamenti, lo aver proceduto con molta parsimonia e gradatamente al trasloco degli Impiegati dai luoghi nativi, come non gioverà anche la istallazione dei nuovi organici preparati con lungo studio e che, conforme accennammo, dipendono dall'approvazione del Governo, che la Direzione non ha cessato mai di sollecitare, onde rimuovere un inconveniente di cui non sconosce il peso, ma che per tanto non è giusto attribuirle.

Le cause di questo malcontento a senso della Commissione d'Inchiesta sono sei; ma la stessa Commissione si fa sollecita di dichiarare che le prime tre non meritano alcuna attenzione, le altre che essa ritiene gravi e meritevoli di provvedimento sono le seguenti:

- 1° Incertezza della posizione degli Impiegati, derivante dai frequenti mutamenti dell'Amministrazione.
- 2° Ritardo nella corresponsione delle paghe.
- 3° Punizioni gravose e non sempre applicate col dovuto discernimento.

Diamo una breve risposta a ciascuna

La stabilità dell'Amministrazione deve certamente considerarsi come profittevole per ogni lato al regolare andamento delle cose, ed è a far voti perchè ne venga perciò assicurata e resa duratura la situazione, affinchè possa

procedere sicura e tranquilla nel proprio compito. Peraltro coloro che meno degli altri sembra abbiano motivo di preoccuparsene sono certamente gl'Impiegati i quali per gli esempj avuti dalle mutazioni essenziali occorse nel 1865, 1869 e 1871 videro rispettati tutti i diritti loro spettanti, rispetto che anzi come già vedemmo la Commissione constatata e lo ritiene per una delle cause per le quali la Società possiede un personale meno omogeneo.

Il ritardo nella corresponsione delle paghe fu un incidente di brevissima durata, e facile a spiegarsi nei cambiamenti avvenuti nell'Amministrazione: la variazione di sistema di contabilità e lo spostamento del centro amministrativo in occasione dell'annessione della rete romana produsse qualche giorno di ritardo nella trasmissione degli stati e quindi dilazionò di due o tre giorni la corresponsione dello stipendio, del resto fu provveduto con sollecitudine, e non è a riferirsi che si abbia a rinnovare.

La gravità delle punizioni stà in relazione con la gravità dei falli, nè potrebbe attenuarsi senza allentare il vincolo salutare di quella disciplina che anzi la Commissione di Inchiesta raccomanda di tutelare. Il sistema col quale si decretano le punizioni, presenta tutte le maggiori guarentigie: le proposte motivate e documentate partono dal superiore immediato; sono studiate e controllate dagli Ispettori principali tenuto conto delle difese accampate dall' incolpato. Lo stesso avviene all'Ufficio Centrale il quale, se trova tutto regolare, sottopone la pena all'approvazione della Direzione: durante il procedimento ed in qualunque tempo si ammettono ricorsi e giustificazioni. Nei casi più gravi si procede per via di regolare inchiesta in contraddittorio cogli interessati, e i relativi verbali colle deposizioni degli incolpati e dei testimoni si sottopongono alla Direzione e da questa al Consiglio per gli opportuni provvedimenti. Certo la umana giustizia può talvolta esser fallibile e in nessun caso possiamo lusingarci di raggiungere l'effetto che i colpevoli

✱

riconoscano la giustizia della loro condanna: ma quando si è circondati da tante cautele, non sembra possa dirsi che sia mancato un salutare discernimento nella applicazione delle pene. A tutto ciò si aggiunge che per gli articoli 59 e seguenti del vigente Regolamento di Polizia ferroviaria la facoltà di preoccuparsi della disciplina e dell'applicazione delle penalità appartiene ai Commissarii Governativi: e la Direzione non domanda meglio ch'essi esercitino rigorosamente questo loro dritto.

Non è poi troppo esatto che presso la Direzione non si trovi neppure un ingegnere che possa interpretare le cifre e i disegni. Nel breve tempo assegnato alla Commissione per eseguire un lavoro così grandioso, forse non ebbe agio di apprendere che alla Sezione appunto destinata presso la Direzione alle faccende dell'Esercizio, è preposto un funzionario intelligente e ricco di studi matematici rafforzati dalla pratica lodevolmente spiegata per cinque anni nel servizio delle costruzioni sociali, e che a questo funzionario succede in ufficio un altro impiegato che, laureato in matematica, percorse il biennio di scuola tecnica d'applicazione, servì il Commissariato Generale delle Ferrovie e passò quindi alla Società, ove per certo tempo fu occupato presso il Servizio della Trazione. — Sembra perciò che si abbia ben più di quanto faccia mestieri per interpretare i disegni e le cifre.

Noteremo infine che l'applicazione anche alle linee ex Pontificie delle tariffe italiane è cosa che tutti, alla pari della Commissione, debbono desiderare, e la Società attende che sia riconosciuto il diritto che le appartiene di vedersi unificato il trattamento finanziario, perchè così, sparita la diversità dei capitoli le sia concesso senza il legittimo aggravio e con la dovuta corrispettività di procedere a tale vagheggiata unificazione di tariffe.

IV.

Personale Superiore.

La Commissione d'Inchiesta lamenta che i Capi di Servizio corrispondano direttamente colla Direzione, anzichè far capo ad un Ufficio Tecnico centrale che possa controllarli e moderarli.

La proposta per l'istallazione di un funzionario o di un ufficio tecnico centrale che s'interponga fra il Direttore e i Capi di Servizio più che di dubbia utilità può comparire per vero incomprensibile e nuova. Ciò significherebbe una aggiunta di un'altra ruota burocratica che certo non gioverebbe al sollecito disbrigo degli affari e mentre anderebbe a scemare la fiducia dei Capi di Servizio, di cui altrove la Commissione patrocinava il prestigio, potrebbe facilmente generare conflitti e divisioni che giova meglio eliminare: il sistema dei controlli, una volta ammesso, può colla stessa logica spingersi all'infinito; il controllo è lo stesso Capo Servizio il quale naturalmente ha giudicato, perfezionato e modificato i progetti e le idee degli Agenti subordinati. Oltre di che dovendosi proporre, come si sono preposti, ai diversi Servizi uomini competenti nelle rispettive specialità, sarebbe pur difficile incontrare a Reggitore di un ufficio centrale chi potesse riunire scienza e pratica in grado incontestabilmente superiore a ciascuno e in tutti i rami, sicchè valesse a procacciarsi il prestigio e l'autorità necessaria per mantenere la sua posizione.

Tutte queste considerazioni per altro sono inutili nel nostro caso, poichè la Società delle Romane per legge indeclinabile dello Statuto Sociale che all'Articolo 59 pone i Capi Servizio sotto *la esclusiva dipendenza del Direttore Generale*, era ed è inabilitata a stabilire qualsiasi autorità intermedia fra il Direttore e i Capi di Servizio. Si è potuto,

stante la mole degli affari, creare un Vice Direttore, ma ciò nel senso di coadiuvazione nel lavoro, senza che per nulla sia variato il concetto, nè tolta ai Capi di Servizio quella comunicazione e dipendenza diretta col Rappresentante della Società quale è comandata dallo Statuto.

Noi ci asteniamo dal rivelare il nostro pensiero laddove la Commissione d'Inchiesta si intrattiene sul modo col quale si esercita la sorveglianza governativa, e sulla scelta dei Consiglieri a nomina del Ministero. La è questa una materia d'ordine a noi superiore, e della quale non vogliamo preoccuparci lasciando a chi di ragione gli apprezzamenti che possono scaturirne.

CONCLUSIONE.

Ecco le note che abbiamo creduto opportuno di registrare.

Abbiamo esposto fatti e ragioni. I fatti sono incontrastabili e possono ad ogni momento essere documentati; le ragioni ci sembrano evidenti e decisive.

Colla coscienza del buon diritto attendiamo perciò che la giustizia venga riconosciuta e amministrata.

Firenze, 11 Giugno 1872.

LA DIREZIONE.

