



Prescott

Emanuele Gianturco riformista dell'intervento pubblico

Come deputato e, nel biennio 1906-1907, come Ministro dei Lavori Pubblici del Governo Giolitti, sostenne convintamente il passaggio delle ferrovie all'esercizio statale

Romualdo Coviello

Premessa

Il tema dell'assetto e della gestione dei servizi pubblici (*public utilities*) è stato sovente argomento di primo livello nel dibattito politico, economico e sociale del Paese; ha segnato comportamenti, successi ed insuccessi dei governi nazionali condizionando la formazione delle maggioranze parlamentari a partire dall'unità nazionale.

La soluzione positiva delle questioni poste ha dato, di volta in volta, una spinta decisiva verso la modernizzazione dell'economia italiana; ha segnato l'avvio di politiche di coesione e sviluppo di territori arretrati; ha operato per il superamento del dualismo che caratterizza l'economia ed il territorio italiano; ha concorso all'unificazione anche economica e sociale del Paese con il superamento dell'isolamento ed il miglioramento della qualità della vita delle comunità locali.

Il dibattito su questi temi ha caratterizzato le tappe più importanti del progresso del Paese, spesso accompagnato da conflitti sociali ed economici.

Così è stato all'inizio del '900 con la fine dei governi del blocco conservatore e la rottura della sinistra storica, con il primo grande sciopero sindacale e la contestata statizzazione delle ferrovie private che hanno messo in evidenza il punto più elevato del contrasto tra destra storica e sinistra giolittiana.

Lo è stato nel secondo dopoguerra, a conclusione dell'esperienza dei governi centristi, seguiti alla ricostruzione, e la nascita del primo centrosinistra, nel cui programma fu posto come punto principale la nazionalizzazione dell'energia

elettrica.

Più avanti, con la crisi del primo centrosinistra, alla fine degli anni '60, e con l'entrata nell'area di Governo del partito comunista - con il ruolo di opposizione convergente sulle riforme istituzionali - fu varato il decentramento più massiccio dei poteri dallo Stato alle Regioni e la più larga responsabilizzazione dei nuovi Enti nei servizi amministrativi, nelle materie di sviluppo economico, urbanistica e territorio.

I politici lucani riformisti dell'intervento pubblico

A queste fasi e a questi grandi avvenimenti hanno partecipato da protagonisti eminenti parlamentari della Deputazione lucana, figure eccellenti di politici e statisti che hanno dato lustro alla comunità lucana, tra cui spicca Francesco Saverio Nitti, Presidente del Consiglio e più volte Ministro.

Fra questi anche Emanuele Gianturco, portatore in Parlamento - come egli scriveva ai suoi lettori - delle questioni economiche e sociali, più volte apprezzato Ministro e qui considerato per l'operato come Ministro dei Lavori Pubblici.

Gianturco accrebbe molto la sua autorevolezza politica in quel ruolo di rappresentante della Deputazione lucano-meridionale, per l'efficace conduzione della normativa sulla "statizzazione delle ferrovie", per la soluzione positiva dei complessi problemi giuridici ed economici ed insieme di quelli del mezzogiorno privo di infrastrutture, soluzione realizzata in pochi mesi di intenso lavoro fino alla sua immatura scomparsa.

Statisti di raffinata personalità come Emilio Colombo che, in qualità di Ministro dell'Industria del primo Governo di Centrosinistra, portò a termine senza grandi contrasti la nazionalizzazione dell'energia elettrica e la costituzione di uno specifico Ente di gestione.

Infine, il Senatore Tommaso Morlino, anch'egli aviglianese, Ministro del Bilancio e per le Regioni e le Autonomie Locali, che elaborò e attuò la normativa sull'ordinamento regionale e sull'organizzazione dei servizi pubblici amministrativi per riformare e renderli più fruibili alle comunità locali.

Gianturco ministro dei lavori pubblici

Emanuele Gianturco aderì alla maggioranza parlamentare giolittiana nei primi anni del '900 e ricoprì l'ambito incarico di Ministro dei Lavori Pubblici all'interno del Governo Giolitti negli anni 1906-1907.

Fu chiamato a svolgere un ruolo significativo nell'opera di completamento e di attuazione della riforma dell'ordinamento ferroviario varata l'anno precedente dal Gabinetto Fortis, con la quale era stato disposto il passaggio delle ferrovie all'esercizio statale.

Qui mi soffermerò soprattutto sull'ultimo periodo della sua attività pubblica che presenta qualche interesse ai fini di una lettura attualizzante del pensiero e dell'azione politica.

Per meglio comprendere il ruolo che Gianturco esercita, come Ministro dei Lavori Pubblici, per portare a termine il processo di nazionalizzazione delle strade ferrate, è utile riprendere sommariamente il quadro politico all'interno del quale l'importante provvedimento prende forma, giacché la collocazione degli avvenimenti nel loro contesto storico serve a coglierne meglio il significato e a rica-



Sopra:
la casa natale di Gianturco ad Avigliano



A destra:
Emanuele Gianturco in una foto giovanile

varne qualche lezione per l'oggi, sia pure in uno scenario politico ed economico completamente mutato.

Si è dunque nella prima decade del secolo XX. L'Italia è faticosamente uscita dai travagli della "crisi di fine secolo" e si avvia a sperimentare, sotto l'accorta guida di Giolitti, un periodo di intenso sviluppo economico, che ha come corollario però anche un significativo aumento delle tensioni sociali, generato dall'incipiente processo di industrializzazione.

All'inizio del 1905 è proprio il Governo Giolitti a porre la questione ferroviaria al centro del dibattito politico. Il Governo infatti presenta alle Camere un disegno di legge per la statalizzazione delle ferrovie che contiene anche pesanti norme antisciopero. Sono trascorsi pochi mesi dalle elezioni del 1904, le quali seguono di poche settimane il primo sciopero generale della storia italiana.

L'opinione pubblica è ancora fortemente impressionata dal successo ottenuto in quella circostanza dalle forze sindacali e dall'opposizione socialista.

Giolitti avvia il processo di nazionalizzazione, pur consapevole delle difficoltà che esso comporta, nel tentativo da un lato di ridurre il potere del sindacato dei ferrovieri, dall'altro di migliorare la scadente qualità del servizio fino ad allora fornito dalle compagnie concessionarie private, nonostante il livello relativamente alto delle tariffe.

Nell'Italia post-unitaria quello della gestione dei trasporti ferroviari è del resto un problema annoso, che già trent'anni prima, nel 1876, era assunto agli onori delle cronache grazie al progetto di passaggio all'esercizio statale promosso dal Ministro Spaventa, il quale tuttavia era naufragato nell'Aula della Camera a causa della dura opposizione dei liberisti toscani. Fu questa una della componenti che determinarono la fine dell'esperienza di Governo della Destra storica.

Monumento a Gianturco nell'omonima piazza di Avigliano



Tra il 1904 e il 1905 il programma di nazionalizzazione delle ferrovie trova ancora una volta di fronte a sé l'opposizione di larga parte della Camera. Giolitti decide allora di lasciare temporaneamente la guida del Governo ad Alessandro Fortis, proprio per agevolare l'approvazione dell'importante riforma. Nel marzo del 1905 Fortis chiama Carlo Francesco Ferraris al Ministero dei lavori pubblici con l'espressa raccomandazione di mettersi all'opera per giungere alla nazionalizzazione dei trasporti ferroviari nel più breve tempo possibile.

Nell'aula della Camera il provvedimento di nazionalizzazione incontra però, oltre all'opposizione dei liberisti ad oltranza, desiderosi di lasciare la gestione del servizio alle compagnie private, anche l'ostilità del Partito Socialista, che si fa interprete della posizione del sindacato dei ferrovieri. La riforma infatti assoggetta i lavoratori del comparto alla disciplina giuridica dei pubblici dipendenti, e ciò proprio al fine di limitarne l'autonomia sindacale e garantire così maggiore certezza e continuità all'erogazione del servizio di pubblico trasporto.

In questa temperie politica Gianturco, ancora una volta eletto deputato alla Camera nelle elezioni del 1904, non manca di far sentire la propria voce. Egli sostiene, in aula parlamentare, convintamente, il passaggio delle ferrovie all'esercizio statale e contesta l'agitazione dei ferrovieri, rivendicando la necessità di rinvigorire l'autorità dello Stato e conciliare il rispetto delle libertà statutarie con la tutela dei pubblici servizi.

Già durante il dibattito relativo al disegno di legge di nazionalizzazione delle ferrovie, dunque, esprime in modo chiaro e convinto la propria adesione al contenuto del provvedimento governativo, argomentando la propria tesi con i temi della difesa della continuità dell'erogazione dei servizi pubblici nel settore ferroviario in ideale prosecuzione con le posizioni sostenute qualche anno prima durante il dibattito relativo all'approvazione delle leggi Pelloux, allorché si era fatto appassionato difensore dell'autorità dello Stato contro le agitazioni promosse dalle forze socialiste e cattolico-intransigenti.

La sensibilità sociale e meridionalista

È il nucleo problematico del pensiero politico di Gianturco, dal momento che la linea repressiva da lui sostenuta negli anni 1898-1899 e ripresa - in un diverso contesto politico - all'inizio del 1905, sembra apparentemente contraddire la sua profonda sensibilità per i temi sociali, vissuta oltretutto in una prospettiva dichiaratamente religiosa.

In realtà per comprendere la posizione del deputato lucano occorre tenere presente che nella sua riflessione politica la sensibilità per i temi sociali, propria dell'uomo cresciuto in ambiente povero meridionale, non è mai disgiunta da una critica severa al concetto di lotta di classe, alla quale lo inclinano sia le ragioni della Fede religiosa, sia quelle della propria cultura giuridica.

Gianturco è contrario all'aspirazione delle contrapposizioni sociali, ma non accetta neppure di devolvere il coordinamento delle attività economiche ai soli meccanismi di autoregolamentazione del mercato. Ritiene invece che compete allo Stato, attraverso il diritto, il compito di mediare tra gli interessi sociali in conflitto al fine di coordinare l'attività dei soggetti privati verso il raggiungimento del bene comune.

Nonostante le opposizioni che il progetto suscita, il passaggio delle ferrovie all'esercizio statale viene perseguito con decisione dal Gabinetto Fortis e la riforma diventa legge dello Stato entro la fine del mese di aprile.

Indicazioni eventuali abbreviate (Mod. 30)

<p>Indicazioni di urgenza</p>	<p>Telegramma Risposta pagata Risposta pagata a parso Risposta pagata urgente Telegramma collaudato Avviso di ricevimento telegrafico Avviso di ricevimento postale Par protetto Posta raccomandata</p>	<p>oppure (T) " (EP) " (EPa) " (EPb) " (ET) " (PC) " (PCP) " (PS) " (PK)</p>	<p>Telegramma pagato Telegramma pagato a lire Telegramma pagato telegrafico (con o senza lettera) Telegramma pagato a parso (con o senza lettera) Telegramma pagato urgente Risposta a parso aperta In consegna in mani proprie Fermo telegrafico Fermo postale Fermo postale raccomandato Indirizzo</p>	<p>oppure (L) " (LPa) " (LPb) " (LPc) " (L) " (L) " (L) " (L) " (L) " (L) " (L)</p>
-------------------------------	---	--	--	---

Ufficio Telegrafico

DI

Il Governo non assume alcuna responsabilità civile in conseguenza del servizio della telegrafia.
 Le tasse rimborsate in mano per errore ed in seguito a ritardo e irreperibilità del destinatario devono essere completate dal mittente.

Ricevuto il <i>26/9</i>	190 <i>2</i>	Ore <i>18:27</i>	<p style="font-size: x-small;">Le ore si contano sul meridiano corrispondente al tempo medio dell'Europa centrale, e per telegrammi interni di seguito da una mezzanotte all'altra. Nel telegrammi impressi in caratteri romani il primo numero dopo il nome del luogo di origine rappresenta quello del telegramma, il secondo quello delle parole, gli altri la data, l'ora e i minuti della presentazione.</p>
Pel circuito N.° <i>998</i>		Ricevente <i>Mezz</i>	

QUALIFICAZIONE	DESTINAZIONE	PROVENIENZA	NUM. PAROLE	DATA DELLA PRESENTAZIONE		VIA	Indicazioni eventuali d'ufficio
				Giorno e Mese	Ore e Minuti		
<i>P</i>	<i>Avigliano</i>	<i>Melfi</i>	<i>199 25</i>	<i>26/9</i>	<i>17:40</i>		

*Zanardelli primersasi stazione Avigliano
 tempo sufficiente compiere commissione.
 Bisogna trovarsi stazione lunedì ore otto
 antimeridiane. Avvertito mio fratello, perché
 provveda ricevimento. Saluti
Gianturco*

Roma - Stampato Reale - D. Nipponi - ST 217 P. 24 12

Telegramma di Gianturco per la visita di Zanardelli in Basilicata (Archivio Società operaia di Avigliano)

L'ultimo incarico governativo

All'inizio del 1906 il Governo Fortis entra in crisi e, dopo un inutile tentativo di costituire un nuovo Gabinetto affidato a Sonnino, il Re decide di affidare l'incarico a Giovanni Giolitti, il quale chiama al suo fianco, come Ministro dei lavori pubblici, proprio Emanuele Gianturco.

È l'ultimo incarico governativo del nostro conterraneo. Gianturco lo accetta pur sapendo di essere gravemente malato e vi si dedica con grandissima competenza e senso di responsabilità, accresciute dalla chiara coscienza della delicatezza del compito che lo attende.

L'improvviso passaggio delle ferrovie all'esercizio statale aveva infatti creato una situazione difficile per l'economia nazionale, rischiando oltretutto di compromettere il prestigio delle istituzioni pubbliche, eredi delle condizioni di dissesto delle compagnie di trasporto private.

Pur non nascondendosi le difficoltà della riforma, il neo-Ministro è molto risoluto nel difendere politicamente la scelta compiuta e nel promuoverla sotto il profilo tecnico-amministrativo. Sotto la sua direzione del Ministero dei lavori pubblici vengono infatti approvate le leggi n. 324 e n. 325 del 15 luglio 1906, con le quali si provvede alla effettiva liquidazione e al riscatto delle proprietà private precedentemente operanti nel settore ferroviario. A tale proposito in una relazione alla Camera, presentata il 9 febbraio del 1906, dichiarava che le strade ferrate, soprattutto allocate nelle aree del Nord, concesse all'industria privata avevano offerto, nel passato, notevole impulso all'agricoltura e all'industria, ma che nuovi fenomeni e nuove esigenze e progressi imponevano una revisione sulle concessioni e la formazione di una legge organica che assimilasse in un tutto



Busto di Gianrico nell'atrio dell'Università Federico II di Napoli

armonico le norme varie che saltuariamente e secondo i bisogni del momento si erano andate sovrapponendo.

Le trattative per il riscatto con le compagnie concessionarie durarono per quasi due anni, 1906-1907.

Con questi atti si provvide alla effettiva liquidazione e al riscatto delle proprietà private precedentemente operanti nel settore ferroviario.

I fondi necessari furono reperiti, senza accrescere il debito pubblico, attingendo alla Cassa depositi e prestiti. Una entità notevole di capitali, liberati dal settore si indirizzarono alla ricerca di nuovi investimenti, entrarono così in circolazione nel sistema finanziario, stimolando nuove attività economiche.

Gianturco rassegna le dimissioni dall'incarico di Ministro dei Lavori Pubblici il 7 novembre del 1907, appena tre giorni prima della morte.

Il riformista sociale

Gianturco esordì politicamente affianco di Crispi e si è spostato successivamente su posizioni giolittiane. Ad allontanarlo dallo statista siciliano era stata soprattutto la risposta esclusivamente repressiva che questi decise di dare, nel 1894, ai moti della Lunigiana e dei fasci siciliani, mentre, a suo giudizio, sarebbe stato più opportuno procedere con maggior coraggio sulla strada delle riforme sociali, al fine di avvicinare politicamente le masse, ed in particolare le plebi contadine meridionali, alla realtà dello Stato unitario.

Il tracciato del suo pensiero politico merita di essere richiamato perché costituisce il vero momento di passaggio del parlamentare lucano dalla sinistra crispina a quella giolittiana. Gianturco infatti, pur fermamente convinto della necessità di tutelare l'autorità dello Stato contro ogni forza disgregatrice che possa minarne l'autorità, non ha verso le agitazioni popolari di fine Ottocento un atteggiamento esclusivamente - o pressoché esclusivamente - repressivo. A differenza di Crispi, egli ritiene che lo Stato post-risorgimentale non sia ancora percepito dalle masse popolari come la forma istituzionale volontariamente scelta dalla Nazione; per cui l'uso della forza repressiva - pure indispensabile in circostanze estreme - deve essere necessariamente affiancato da un'azione politico-sociale tesa a radicare nel popolo il senso di appartenenza alle istituzioni pubbliche. È quindi nella convinzione di un progressivo allargamento della base sociale di legittimità del Regno d'Italia che matura il suo progressivo spostamento su posizioni giolittiane, nella consapevolezza che il nuovo Stato è in crescita ma non ancora pienamente in atto, come casa politica ed istituzionale del popolo italiano.

Il fatto che l'allontanamento politico di Gianturco da Crispi maturi proprio su una questione che vede in primo piano il problema dell'integrazione delle masse - ed in particolare di quelle meridionali - nelle istituzioni dello Stato, è segno dell'attenzione che il politico lucano, durante tutta la sua vita, sempre manifesta verso le difficoltà del Mezzogiorno d'Italia. La sua attenzione è testimoniata anche nel rapporto epistolare intrattenuto con Giustino Fortunato - e nel profondo radicamento nella realtà meridionale che caratterizza tutta la sua formazione culturale ed umana.

L'importanza che egli attribuisce al ruolo di armonizzazione e coordinamento della mano pubblica rispetto al dinamismo economico spontaneo della società civile si evidenzia sia leggendo alcuni discorsi pronunciati in Parlamento, ma anche dall'azione politica che egli sviluppa proprio in relazione alla questione ferroviaria con l'azione di parlamentare e nella veste di Ministro dei Lavori Pub-

blici.

In particolare, in un discorso tenuto alla Camera dei Deputati il 1° marzo del 1899, Gianturco espone il suo pensiero, ponendo lo Stato come compendio della parte migliore dell'anima nazionale e facendo della sua idea il necessario fattore di coordinamento di tutte le attività della Nazione verso un medesimo fine, con l'inevitabile corollario di attribuire ad esso, ove necessario, anche la potestà di spezzare qualsiasi resistenza all'interno del corpo sociale.

La concezione dello Stato ha una manifestazione assai significativa proprio in relazione alla questione ferroviaria, dal momento che lo sviluppo della rete di binari - ai tempi di Gianturco - costituisce non solamente un problema economico o tecnico-gestionale, ma si carica anche di una fortissima valenza ideale, rappresentando quasi la cartina di tornasole della capacità dello Stato di unificare veramente la Nazione, cancellando con l'impegno politico e la forza della tecnologia secoli di divisioni territoriali e culturali.

Limiti e opportunità dell'intervento statale

L'adesione alla cultura dello Stato ha tuttavia anche dei limiti ben precisi, che occorre in qualche modo evidenziare.

Nell'attività parlamentare e governativa di Gianturco, l'azione dello Stato si richiama piuttosto ai canoni della sinistra post-risorgimentale, che concepisce le istituzioni del Regno, almeno in prospettiva, non in contrapposizione alla società, ma come uno strumento a disposizione del popolo italiano per promuovere il proprio progresso civile.

Così l'"interventismo economico" statale propugnato da Gianturco non scaturisce da una parallela sfiducia nei confronti della società civile. Ha invece il proprio fondamento nella convinzione che il beneficio che la Nazione riceve dalle attività economiche private possa essere potenziato da un ruolo attivo di coordinamento svolto da istituzioni politiche anch'esse espressione della società italiana.

Del resto sono le condizioni dell'economia italiana, a cavallo tra Ottocento e Novecento, a suggerire e fin quasi ad esigere un approccio alle politiche di sviluppo economico non vincolato ai dogmi del *laissez-faire*.

In un Paese ancora povero di imprese, sebbene alle soglie del primo significativo decollo industriale, il Governo è infatti chiamato per forza di cose - e Gianturco se ne rende conto - ad assumere un ruolo diretto nell'organizzazione del mercato, quanto meno nei settori tecnologicamente all'avanguardia e ad alta intensità di capitale, come - all'epoca - quello ferroviario.

Questo problema traspare con molta evidenza dalla lettura del discorso che il Ministro Gianturco tiene alla Camera dei Deputati il 7 dicembre del 1906, proprio sulla questione dei trasporti ferroviari, riprendendo i temi della relazione alla Camera del febbraio dello stesso anno.

In tale occasione infatti il Ministro dei Lavori Pubblici espone ai suoi colleghi deputati, dati alla mano, l'inadeguatezza del livello di gestione del servizio ferroviario fino ad allora assicurato dalle compagnie concessionarie private, rivendicando l'assoluta validità della decisione di passare all'"esercizio statale", assunta l'anno precedente.

A carico negativo del regime concessorio il Ministro rileva non solo la deludente crescita della rete di binari, ma anche la scarsa manutenzione delle linee e un inadeguato sviluppo quantitativo e qualitativo del parco delle locomotive e delle vetture, soprattutto a fronte di un notevole aumento del volume di traffico.

A dispetto delle previsioni dei paladini dell'iniziativa privata dunque, le società concessionarie si sono dimostrate incapaci di assicurare la crescita della rete ed un'efficiente manutenzione delle linee e dei mezzi, e ciò non tanto o non solo per imperizia e disonestà, quanto soprattutto per le condizioni oggettive del sistema finanziario italiano, che non dispone di capitali privati sufficienti per investimenti così onerosi.

Del resto in Italia mancano, oltre ai capitali, anche le officine qualificate per procedere tempestivamente alla riparazione dei mezzi, così come mancano stabilimenti industriali capaci di provvedere per intero alle nuove forniture, al punto che – come ammette il Ministro nell'aula della Camera – le neonate Ferrovie dello Stato, per sostituire i mezzi obsoleti, sono subito costrette ad assegnare una parte consistente dei nuovi ordinativi a ditte estere.

Sono dunque le condizioni oggettive del sistema economico del Paese a richiedere l'unificazione della gestione della rete ferroviaria ed il suo passaggio sotto controllo pubblico.

Anche in termini di "gestione tariffaria", il passaggio all'esercizio statale si dimostra una scelta opportuna, facendo del Governo e del Parlamento gli unici soggetti competenti a stabilire le tariffe di trasporto (in precedenza invece le tariffe erano fissate mediante un accordo tra il Governo e le compagnie private concessionarie).

Paradossalmente infatti il nuovo "gestore pubblico" si dimostra più attento dei privati a favorire, mediante la leva dei prezzi, la crescita complessiva del trasporto su ferro. Una grande innovazione in questo campo viene introdotta proprio dal Ministro Gianturco, che con regio decreto sostituisce "alle tariffe a base costante le tariffe differenziali", le quali prevedono incrementi del prezzo dei biglietti decrescenti all'aumento delle distanze.

Mentre dunque durante il regime concessorio privato ogni compagnia tendeva – con scarsa lungimiranza – a promuovere la percorrenza delle proprie tratte di gestione, senza curarsi troppo di accrescere il volume di traffico complessivo, il passaggio all'esercizio statale porta invece ad una visione più ampia delle tematiche del settore, la quale si traduce in una politica tariffaria meno parcellizzata, e quindi più adatta a promuovere lo sviluppo generale del trasporto ferroviario.

L'attualità del pensiero

La nazionalizzazione delle ferrovie può dunque essere giudicata una scelta opportuna e lungimirante in considerazione delle condizioni di sviluppo economico dell'Italia del primo Novecento, con un'attenzione nuova per l'arretratezza del sud.

Non si può certo pensare che la ricetta dei servizi pubblici sia riproponibile oggi perché l'era della globalizzazione dei servizi e della competitività delle imprese impone la verifica e l'attento monitoraggio della efficacia ed efficienza del servizio rispetto alla domanda dello stesso; non trascurando di operare soprattutto la valutazione della gestione in termini di un sano equilibrio economico.

Tuttavia l'ispirazione di fondo del provvedimento conserva ancora oggi una sua attualità.

Innanzitutto va segnalata l'opportunità della scelta, operata dalla legge di nazionalizzazione cui contribuisce Gianturco, di non incardinare direttamente le ferrovie nella struttura ministeriale, ma di farne un'"Amministrazione autonoma" di Stato, sotto il controllo pubblico, ma non amministrativo, del Ministero dei La-

vori Pubblici. Nello spiegare all'aula della Camera le motivazioni della decisione, il Nostro le ricondusse a ragioni ancora oggi pienamente valide: quella di evitare un'eccessiva concentrazione di potere nelle mani di un organo politico e i pericoli già avvertiti di una gestione politica clientelare delle Ferrovie dello Stato.

È appena il caso di notare che una forma giuridica simile, quella di "ente con personalità giuridica di diritto pubblico" sottoposto alla vigilanza del Ministero per l'industria e il commercio, venne proposta dal Ministro Colombo e adottata dal legislatore del 1962 per l'ENEL, quando il primo Governo di centro-sinistra della storia repubblicana decise di nazionalizzare le proprietà private precedentemente operanti nel settore elettrico.

In secondo luogo occorre ricordare, anche se nessuno ignora che viviamo in una fase storico-politica nettamente favorevole alla "privatizzazione dei servizi pub-



La cappella privata di Emanuele Gianturco nel cimitero di S. Maria del Pianto a Napoli

blici", che la privatizzazione - parziale o totale - del soggetto gestore non si traduce affatto automaticamente nella realizzazione di un mercato concorrenziale, capace di assicurare maggiori benefici ai consumatori.

A causa infatti degli alti investimenti connessi alla manutenzione e allo sviluppo delle reti infrastrutturali necessarie all'erogazione dei servizi pubblici (ferrovie, strade, linee elettriche e telefoniche), si realizza tipicamente per l'esercizio di questa attività la condizione nota in economia come "monopolio naturale", per la quale cioè un operatore unico è più efficiente di una molteplicità di operatori, anche se la condizione di mercato non è economica per i cittadini.

Stando così le cose è inevitabile che il soggetto che opera in regime di monopolio naturale cerchi di approfittare del proprio potere di dominus. Dalla dialettica tra efficienza e benefici dei cittadini deriva la scelta politica affermatasi negli ultimi decenni che affianca al processo di privatizzazione e societizzazione dei servizi pubblici la creazione e il potenziamento di "Autorità pubbliche di regolazione del mercato" - indipendenti dal Governo - incaricate di disciplinare l'attività delle società private di gestione di servizi pubblici, di vigilare sul loro operato e sanzionare gli abusi di posizione dominante, al fine di impedire nuove forme di costituzione di settori monopolizzati da società private.

Sebbene rispetto ad un secolo fa ci troviamo evidentemente in un quadro politico ed economico completamente diverso, il ruolo dello Stato nella "governance" dei servizi pubblici resta a tutt'oggi imprescindibile, anche se con l'andar del tempo e alla luce delle esperienze è maturata la scelta di affidare l'erogazione diretta di tali servizi a società private, riservando allo Stato l'esercizio di un'attività regolatoria del mercato.

Si può dunque considerare che l'opera di Gianturco conserva ancora oggi qualche valore, non solo per l'importanza concreta del provvedimento di nazionalizzazione delle ferrovie e per l'impulso all'allargamento della rete di servizi, soprattutto nelle aree che ne erano prive, ma anche per la filosofia complessiva che ispirò la sua azione di parlamentare e di uomo di Governo. Gianturco arricchì l'azione politica del giolittismo con la sua sensibilità di giurista e di uomo del Mezzogiorno senza disgiungerla dalla profonda ispirazione etico-religiosa.

BILIOGRAFIA

- G. Leone, *Emanuele Gianturco parlamentare moderno*; Id., *Testimonianze*, Milano 1963. Atti Parlamentari, Senato del Regno.
Camera dei Deputati, La XXII Legislatura.
- G. Sorge, *Annotazioni per un profilo storico-politico di Emanuele Gianturco*, Bolzano 1969, Id., *Emanuele Gianturco nella storia parlamentare della nuova Italia*, Roma 1973.
- A. Cardini, *Statalismo giuridico e riformismo conservatore nel liberalismo di Emanuele Gianturco ministro giolittiano (1886-1907)*.
- F. Barbagallo, *Stato, Parlamento e lotte politico-sociali nel Mezzogiorno. 1900-1914*, Napoli 1976.
- C.D. Fonseca, *L'esperienza culturale e politica di Emanuele Gianturco*, Napoli 1987.
- A. Mazzacane, *Emanuele Gianturco, in Il Parlamento italiano 1861-1988*, VI, Milano-Roma 1989.