

vuto invece costringere la società ad accettare e ritenere questi impiegati.

Comunque sia, siccome vi erano da parte della società dei lamenti che questi impiegati peccassero anche dal lato della probità, il Governo istituì l'11 agosto 1863 una Commissione d'inchiesta, e questa Commissione propose poi di considerare questi impiegati distinti in tre categorie, vale a dire degli abili al servizio, e di nomina governativa, i quali dovevano essere riammessi al servizio della società; degli inabili al servizio, di nomina pure governativa, ma impotenti al servizio, i quali dovevano essere giubilati; finalmente degli altri che dovevano essere tenuti presenti all'opportunità: così si espresse la Commissione.

Ad onta di questo avviso della Commissione, di cui certamente doveva farsi forte il ministro dei lavori pubblici, anche perchè fu conforme ad un voto espresso dal Consiglio superiore d'arte, ad onta di ciò, ripeto, continuò il licenziamento, sempre pretestando la società che si trattava d'impiegati inabili o infedeli, od esuberanti al servizio.

Nata così viva la contestazione fra la società ed il Governo, questo propose e fu accettato dalla società un arbitrato. Gli arbitri per verità non solo condussero in lungo il lavoro, ma non si misero facilmente d'accordo.

Il Governo intanto andava sempre fornendo di qualche mezzo pecuniario questi impiegati, e così seguiva in un sistema a parer mio erroneo, perchè la dignità e la forza del Governo vuole che i patti siano rispettati quando questi patti sono abbastanza chiari per farsi rispettare.

Avvenne però che nella convenzione dell'11 ottobre 1866 ed in un protocollo particolare annesso ad essa le cose si sistemarono in modo che la società assunse di restituire al Governo tutto quello che aveva sborsato agli impiegati; più, accondiscese a dar loro a titolo di sovvenzione due mesi di paga, ed assunse formale obbligo di accettare tutti quelli che, di nomina governativa, presentassero abilità sufficiente e moralità da poter garantire il loro servizio presso la società.

Le cose sono a questo punto. Non resta altro che la società soddisfaccia al suo impegno e che il Governo, uscendo da un sistema che io non esito a condannare, faccia rispettare questa convenzione.

Dietro tutto ciò la vostra Commissione, o signori, ha concluso perchè la petizione sia rimandata all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ed io mi lusingo che ove la Camera sia per accettare questa conclusione, potrà lo stesso ministro acquistare forza pel voto della Camera di fronte alla società delle ferrovie romane.

GIOVANOLA, ministro dei lavori pubblici. Io non avrei nulla ad aggiungere alla lucida esposizione fatta dall'onorevole relatore, se egli non avesse ripetutamente espressa un'opinione di biasimo sull'operato dell'amministrazione, la quale, sebbene in quel tempo non

fosse da me diretta, sen'ò però il dovere di difendere, perchè ho la coscienza che abbia fatto quanto da lei si doveva e si poteva fare.

L'amministrazione, quantunque non avesse nella legge votata dal Parlamento alcun'arma per obbligare la società concessionaria della ferrovia da Ceprano a Napoli a conservare in servizio il personale già in essa impiegato dal Governo, pure si assicurò, mediante una convenzione del 31 agosto 1861 successivo, il modo di obbligare la società a mantenere al proprio servizio questo personale. Quando poi la società, mancando alla sua obbligazione, si diede mano a licenziare buona parte di quegli impiegati sino al numero di cento cinquantadue, il Governo attivò immediatamente le pratiche colla società per costringerla all'osservanza dell'obbligazione da essa assunta; e nulla tralasciò di quanto era in suo potere. Cominciò col rivolgere eccitamenti alla società: e rimanendo vani gli eccitamenti ed i tentativi di conciliazione mediante una Commissione composta di rappresentanti del Governo e della società, ha ricorso all'unico mezzo consentito dall'atto di concessione per sciogliere le contestazioni che potevano sorgere nell'esecuzione dei patti, cioè al giudizio degli arbitri.

Se l'amministrazione ha dato intanto dei sussidi, ciò ha fatto per un principio, non solo di umanità, ma di equità, perchè non era giusto che impiegati nominati dal Governo, che potevano ritenersi affidati del loro avvenire, rimanessero privi dei necessari mezzi di sussistenza nel frattempo in cui si discutevano le loro ragioni fra la società ed il Governo.

Io credo che, qualunque si fosse trovato alla testa dell'amministrazione dello Stato, avrebbe operato ugualmente, perchè era quello l'unico mezzo possibile di provvedere alla sorte di quei disgraziati, mentre la società vi si rifiutava recisamente.

Quando poi il Ministero riconobbe che dall'arbitramento non poteva con una certa probabilità attendere soddisfazione alle sue giuste istanze, trovò più prudente attendere l'opportunità di qualche domanda per parte della società concessionaria per imporre ad essa in un modo più esplicito un obbligo, che il Governo coscienziosamente riteneva esistere già nella convenzione primitiva. Nè s'ingannò, perchè l'opportunità si presentò prontamente, come doveva necessariamente avvenire, avvegnachè lo stato della società si manifestava già tale che essa non poteva a meno di domandare al Governo nuovi favori.

Il Ministero la colse, e stipulò colla società la convenzione dell'11 ottobre 1866, della quale l'onorevole relatore fece cenno, e che io mi permetterò di leggere nella parte sostanziale:

« A transazione della lite tra la società e il Ministero dei lavori pubblici in ordine al personale già addetto alla strada ferrata da Ceprano a Napoli e da Canello a Sanseverino, rimane convenuto tra il Mini-