

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 GIUGNO 1876

affatto al decantato monopolio dello esercizio ferroviario quando questo non vogliasi per fine deliberato. Credo invece alla possibilità che più compagnie possano farsi la concorrenza sullo stesso binario. Mi riservo dimostrarlo in scritto all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e mi lusingo che questo principio verrà consacrato nelle leggi che saremo chiamati in seguito a discutere sull'esercizio ferroviario.

**PRESIDENTE.** Onorevole Genala...

**NERVO.** L'onorevole Genala ha lasciato la parola a me. (*Rumori da varie parti*)

**PRESIDENTE.** Facciano silenzio!

**NERVO.** La Camera si rassicuri che io non intendo di abusare della sua pazienza e della sua impazienza.

Io l'altro giorno, precisamente perchè so di non essere oratore, quantunque avessi fatto studi speciali sopra questo argomento e fossi in grado di confutare alcune cifre che ho udito nella discussione che ebbe luogo, tuttavia ho lasciato la parola ad un amico, che poteva manifestare le sue idee meglio di me. Oggi poi l'onorevole Genala gentilmente mi ha lasciato il turno per domandare uno schiarimento sopra un articolo della convenzione.

Sorgo quindi a pregare la Camera di concedermi che io domandi questo schiarimento all'onorevole presidente del Consiglio.

Signori, quando è votato questo articolo è votata tutta la convenzione. Qui si tratta del ceto interessantissimo degli impiegati dell'Alta Italia. (*Segni d'impazienza*)

Nel 1865, quando il Governo cedette la rete dell'Alta Italia, tutti questi impiegati delle ferrovie furono ceduti alla società come un branco di pecore. Furono molti e molto giusti i lagui che vennero mossi da loro per la posizione giuridica infelicissima che loro venne fatta in quell'occasione.

Leggendo l'articolo 27 *ter* della convenzione di Basilea mi ha meravigliato che l'onorevole Sella non abbia tenuto conto di questo precedente in modo da fare a questi funzionari una posizione molto più netta di quella che appaia dall'articolo 27 *ter*.

Quindi io domando all'onorevole presidente del Consiglio, e mi rivolgo anche alla gentilezza dell'onorevole Sella, per sapere quale sarà la condizione giuridica di questi impiegati. Si tratta niente meno che della sorte di 40,000 individui! Ora, mentre ci occupiamo di milioni, è giusto ed opportuno che ci interessiamo anche delle persone che dovranno pre-

stare l'opera loro nell'amministrazione di queste ferrovie.

Credo che la mia domanda ed istanza saranno trovate opportune, e che mi si vorrà dare una risposta tranquillante.

(*L'oratore aggiunge qualche altra parola tra i rumori d'impazienza della Camera.*)

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Rispondo all'onorevole Nervo che la condizione degli impiegati della società delle ferrovie dell'Alta Italia, durante l'esercizio provvisorio che può durare uno, o al più due anni, rimane nelle stessissime condizioni in cui era prima che si stabilisse la convenzione di Basilea. L'articolo 11 già da me rammentato dell'atto addizionale stabilisce che, per ciò che non viene regolato dalla convenzione, s'intenderanno conservate le disposizioni delle convenzioni e dei capitoli ora vigenti. Ora è appunto dai capitoli e dalle convenzioni vigenti che sono regolate le sorti degli impiegati. Quando poi il contratto addizionale sarà alla sua scadenza, allora sarebbero applicate le disposizioni che sono contenute nella convenzione di Basilea. Ma alla scadenza di quel termine il Governo prende impegno di provvedere in modo da assicurare convenientemente la posizione degli impiegati.

**NERVO.** Ringrazio l'onorevole ministro delle spiegazioni datemi.

**CASTELLANO.** Mi limito a pochissime parole, perchè m'interessa dichiarare il mio voto.

Io era venuto alla Camera col fermo proposito di votare contro le convenzioni che ora si discutono; ma la discussione che intorno ad esse ha avuto luogo mi ha persuaso a votarle, come il male minore cui potremmo andare incontro.

Invero le convenzioni ci si impongono come una necessità politica, la quale però stata è creata dal Ministero precedente, e subito dal Ministero attuale, il quale ha non pertanto fatto tutto il possibile per attenuare il danno, dal momento che il precedente Gabinetto, facendosi volontariamente offerente, per l'acquisto delle ferrovie di cui trattasi, ci ha costretti a dover subire la legge del prezzo come fu imposta dai venditori.

Ora la posizione in cui ci troviamo è questa: quante volte noi respingessimo oggi le convenzioni, rimarremmo esposti a vederle ripresentate domani alla Camera, per mezzo dei nostri avversari, i quali, ritornando al potere, ne procurerebbero l'approvazione, facendosi persino a rinunciare ai benefici che al Ministero attuale è stato possibile di ottenere. E poichè ritengo che non si possa, nè si debba rinunciare a dodici milioni almeno di minore aggravio,