

modificare mai i patti del contratto. Faceva solo due correzioni, sul resto consentiva.

L'onorevole Villa propose l'emendamento che diceva, se ben ricordo: la Società concessionaria assicurerà a tutto il personale che le verrà assegnato ogni diritto che gli compete in ragione del grado, anzianità e stipendio.

Si fece l'appello nominale, e l'onorevole Villa perdetto per non pochi voti, soddisfatto però di aver difeso così nobilmente la causa dei ferrovieri che passavano alle Società. L'onorevole Zanardelli votò con Villa.

L'onorevole Baccarini e l'onorevole Villa in quell'occasione ricordarono altre leggi ferroviarie italiane, fatte sino dal tempo di Cavour, nelle quali lo Stato, pur consentendo la concessione delle ferrovie, tutelava i diritti del personale e faceva opera buona. Per quanto le idee dell'onorevole Villa non trionfassero, l'onorevole Genala aveva accettato la sua proposta come raccomandazione e spiegazione dell'articolo 103. E il Baccarini anzi, che primo aveva sostenute le stesse idee e molto rigidamente nella discussione generale, considerando tale tutela come stretto dovere del Governo, ricordò una circostanza molto importante.

Egli notò che nella concessione alle Meridionali (esercizio privato vero), fatta nel 1865, il Governo si era riservato dei diritti rispetto al personale, e dimostrò che la Società delle Meridionali che affittavano nel 1885 la loro rete allo Stato per poi riprenderla in parte a subaffitto (queste sono cose delle Convenzioni) dividendola a metà fra l'Adriatica e la Mediterranea, diventava così una specie di regia, e invece si liberava da una parte dei doveri verso il personale che ad essa Società derivavano dalla vecchia legge e dal vecchio contratto del 1865, dove in verità erano patti più severi dell'articolo 103 delle Convenzioni!

Veda dunque l'onorevole Pipitone che non siamo più nel campo libero e nuovo di diritti e doveri contrattuali; siamo in un terreno speciale, poichè si tratta sempre di patrimonio dello Stato esercitato da privati e per conto dello Stato, che deve partecipare dei redditi... e non certo delle ingiustizie.

Appena approvate le Convenzioni, il Governo domandò organico e regolamento, il Genala lo promise alla Camera, ma le Società si rifiutarono. Nel 1887 l'onorevole Saracco interpellò sul caso concreto l'Av-

vocatura erariale, lamentandosi della cattiva volontà delle Società (è in atti pubblici) nell'ottemperare a quest'obbligo di legge. Nel 1888 ci furono altre questioni; nel 1890 l'onorevole Finali, ministro dei lavori pubblici, al Senato si lamentò di questa mancata corrispondenza agli obblighi contrattuali, e così via. La questione si ingrossò e venne alla Camera; e fu approvato a grandissima maggioranza un ordine del giorno proposto da Menotti Garibaldi perchè si desse esecuzione all'articolo 103. E ancora non se ne fece nulla.

Allora alcuni ferrovieri ricorsero ai tribunali che spesso dettero ragione: però la giurisprudenza fu discorde e non sempre essi riuscirono a vincere. La questione giuridica e scientifica sul concetto di organico fu dibattuta assai: la magistratura però riconobbe che l'articolo 103 era una garanzia per il personale e che lo Stato aveva diritto d'intervenire e d'interessarsi in siffatto genere di rapporti. Poi venne l'onorevole Branca (1892) che nominò una Commissione, di cui fu relatore il commendatore Ottolenghi, ora ispettore generale delle ferrovie. Ma purtroppo, specie nei primi tempi, l'Ispettorato fu molto debole di fronte alle Società, come altre volte dissi e come fu riconosciuto dal Consiglio di Stato e dalla Corte dei conti, da tutti i Corpi sindacatori della pubblica amministrazione. Il male durava, i lamenti crescevano, e anche per le Casse pensioni, e a qualche deputato parve fosse opportuno procedere ad una inchiesta per esaminare tutta la questione del personale, complicatasi, ripeto, con l'altra delle Casse pensioni deficienti di mezzi. L'onorevole Maggiorino Ferraris ed io difendemmo tale proposta perchè pensavamo che lo Stato, il quale per ogni 100 lire che si incassano dalle ferrovie ne prende 27 e mezzo, doveva badare bene che questo 27 e mezzo per cento non rappresentasse il frutto di soprusi commessi a danno di quel povero personale, specie l'inferiore, che aveva tanto bisogno d'essere difeso!

L'onorevole Prinetti, divenuto ministro dei lavori pubblici, non poté applicare la legge approvata dalla Camera per la Commissione d'inchiesta, perchè fu respinta dal Senato, ed allora nominò una Commissione d'inchiesta presieduta dal compianto Gagliardo e di cui faceva parte l'illustre senatore Lampertico, e il Bonfadini, e gli onorevoli deputati e miei amici Sacchi, Pompilj, Bor-