

nersi dal servizio. (*Esclamazioni — Rumori prolungati*). È tanto vero ed elementare quello che affermo, che da ieri o da stamattina i ferrovieri scioperano, e voi non avete nessun regolamento per colpirli pel solo fatto di avere scioperato (*Rumori prolungati*).

Insomma il Governo può avere qualunque indirizzo politico, ma non quello di fare una cosa che sia contraria al buon senso più semplice! Se il Governo domanda al Parlamento che si approvino disposizioni restrittive contro il diritto di sciopero, è evidente che queste restrizioni ora non esistono, poichè il nostro codice penale stabilisce che lo sciopero non è un delitto se non quando sia accompagnato dalla violenza o dalla minaccia. (*Approvazioni all'estrema sinistra — Commenti*).

Questo fino ad ora non è contestabile, salvo l'impressione che qualche mia espressione possa fare nella assemblea; come è incontestabile che, quando i ferrovieri saranno addetti ad un pubblico servizio esercitato dallo Stato, intervengono fattori economici, politici, sociali, che complicano il problema. (*Ah! ah!*).

Lo svolgersi, il complicarsi, l'aumentarsi dei pubblici servizi come organismi comunali, provinciali e di Stato, mettono in contatto, e talvolta in collisione, i diritti della collettività, rappresentati dal comune, dalla provincia, dallo Stato, coi diritti e con gli interessi delle particolari categorie di lavoratori addetti a quei servizi. Su questo siamo tutti d'accordo. La differenza ed il dissidio intervengono sui criteri e sui modi di regolare questa collisione di interessi e di diritti.

Quando una categoria di lavoratori passa al servizio dello Stato, io penso anzitutto che in molti domini un equivoco sul dubbio significato, che la parola Stato può avere in questo caso.

Il ministro dei lavori pubblici, che conosco da molto tempo, non può equivocare su questo, come non può equivocare l'Assemblea; ma fuori di qui il problema può essere male inteso, quando si confonda lo Stato, come organo di sovranità politica, con lo Stato, come imprenditore di un pubblico servizio. (*Interruzioni — Rumori*).

Ora, quando i ferrovieri passano al servizio dello Stato, lo Stato diventa di fronte ai ferrovieri un imprenditore. (*Vivi rumori*).

Sarà un imprenditore speciale; ma i ferrovieri non sono funzionari come gli altri, perchè i funzionari dello Stato, come sovrano politico, hanno una partecipazione

alla podestà di imperio dello Stato politico medesimo mentre i ferrovieri, o almeno la maggior parte di essi, in quanto non sono che dei locatori di opera, non partecipano alla podestà di imperio dello Stato medesimo. (*Commenti generali — Interruzioni*). Ed è questa la ragione, per la quale siamo di accordo con coloro, che ritengono l'articolo 17 essere o inutile o assurdo, in quanto dichiarati che tutti i ferrovieri, qualunque sia il loro grado od ufficio, sono considerati pubblici ufficiali.

Prima di tutto io credo che il Governo nel suo disegno ed anche la Commissione avrebbero dovuto aggiungere il sesso: i ferrovieri di qualunque sesso, perchè noi sappiamo che vi sono anche le cantoniere! (*Viva ilarità*).

Ma poi è evidente che ci sono ferrovieri, i quali, fra le altre cose, sottostanno alla formalità del giuramento nell'assumere la loro funzione, perchè esercitano appunto una podestà di imperio: i capi stazione, i controllori, i guardia-sala sono pubblici ufficiali già riconosciuti dalla giurisprudenza, perchè hanno l'esercizio della pubblica autorità, di fronte ai cittadini.

Ma pensare che l'operaio delle officine ferroviarie, o l'agganciatore di treni, o il fuochista, o il macchinista, siano pubblici ufficiali, è portare un criterio, nella disposizione legislativa, che non si può spiegare se non in questo modo.

La ragione per cui nell'articolo 17 l'attuale Ministero ha sostituito l'aperta sanzione penale dell'articolo 71 con la dichiarazione che tutti i ferrovieri sono pubblici ufficiali, non può essere che quella, che chiamerò un'astuzia legislativa; astuzia legislativa per arrivare presso a poco al medesimo risultato dell'articolo 71; senza sollevare, per la sincerità aperta e visibile delle disposizioni repressive, quella reazione difensiva, che gli articoli 71 e 72 hanno sollevato nei ferrovieri e nel proletariato organizzato.

Quando si diceva con gli articoli 71 e 72 « chi fa sciopero nelle ferrovie è punito fino a sei mesi o fino ad un anno » era evidente e sincero il pensiero del legislatore di voler punire il fatto dello sciopero, ripristinando il delitto di sciopero, che il codice penale del 1889 ha abolito.

Quando, invece, si viene, con questa astuzia legislativa, a dire che tutti i ferrovieri sono pubblici ufficiali, o la cosa è superflua e non si può credere, o la cosa ha uno scopo, e questo non può essere che ar-