

CLXXXIII.

1ª TORNATA DI LUNEDÌ 29 GIUGNO 1896

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE CHIMIRRI.

INDICE.

Proposta di legge (Discussione):	
Inchiesta ferroviaria.	Pag. 6761
Oratori:	
BERTOLINI	6775
CAVALLOTTI	6777
COCCO-ORTU	6763
DANEO E.	6778
DE NICOLÒ	6775
FERRARIS	6768-70
LAZZARO	6769
MARTINI	6776
PERAZZI, <i>ministro dei lavori pubblici.</i>	6763
PRINETTI	6767-70-78-80
RAVA	6769
RUBINI	6780
SANGUINETTI, <i>relatore.</i>	6770
SONNINO	6761
ZAVATTARI	6764-80

La seduta comincia alle 10.

Lucifero, segretario, legge il processo verbale della seduta antimeridiana precedente, che è approvato.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Discussione della proposta di legge per una inchiesta sul trattamento fatto al personale ferroviario.

Si dia lettura della proposta di legge.

Miniscalchi, segretario, legge. (Vedi *Stampato* n. 232-A).

Presidente. La discussione è aperta su questa proposta di legge.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sonnino.

Sonnino Sidney. Mi ha alquanto meravigliato di aver veduto portare in una seduta

antimeridiana la discussione di questa legge e ciò per la sua importanza e per la sua gravità. Nella relazione non è detto chiaramente quale sia, a proposito di questa questione, il parere del Governo; ma spero che il ministro dei lavori pubblici vorrà manifestarcelo.

Qui non soltanto si tratta di una spesa di 45,000 lire proposta per iniziativa di deputati, il che veramente è contrario ad alcune massime proclamate in passato anche dallo stesso presidente del Consiglio, ma si tratta di un'inchiesta sopra un servizio talmente importante, e che implica questioni così gravi, che per molti anni si è detto che proprio sopra di esse si dovevano dividere i partiti nella Camera.

Ora, che si debba, senza nemmeno conoscere chiaro il concetto del Governo su questa questione, così in dieci deputati presenti nell'Aula, in una seduta antimeridiana, compromettere una questione di questa gravità, mi pare cosa non perfettamente corretta secondo le buone consuetudini parlamentari.

Io comprenderei il concetto di fare una inchiesta sopra tutta la questione dell'esercizio delle ferrovie, essendo passati dodici anni circa dall'attuazione dell'esercizio affidato alla Società, e ciò per mettersi in grado di potere, o rinnovare a tempo quest'esercizio modificandolo, o decidersi per qualche altro sistema, imperocchè a prendere una risoluzione non si può aspettare proprio l'anno della scadenza. Capirei insomma un'inchiesta fatta su tutto l'andamento generale dell'eser-

cizio ferroviario, considerato sotto tutti i punti di vista, degl'interessi generali dello Stato, politici, economici e industriali, non esclusa la questione delle condizioni del personale ed anche degl'interessi del pubblico; insomma, sotto tutti i riguardi che possa avere la questione dell'esercizio privato o dell'esercizio governativo.

Quindi io non avrei da opporre niente al concetto di massima del fare o no un'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie, per quanto si potesse discutere, se è il momento opportuno e se il Governo non ha già elementi sufficienti per formulare le sue proposte alla Camera sulla rinnovazione o meno delle Convenzioni. Ma l'opposizione mia verte specialmente sulla forma data a questa proposta di inchiesta.

Altro è il concetto d'una inchiesta su tutto il servizio ferroviario, considerato sotto tutti i punti di vista, ed altro è un'intromissione del Parlamento in alcune questioni attuali o già passate fra i ferrovieri e le Società esercenti in ordine all'interpretazione da darsi ai patti contrattuali.

La forma data al progetto di legge è, a parer mio, offensiva per tutti i ministri dei lavori pubblici, e quelli passati e quello presente, per tutto il Ministero dei lavori pubblici, come tale; oltrechè fa fare al Parlamento una parte che non deve fare, cioè quella di sostituirsi ai tribunali.

Qui si vuole che la Giunta parlamentare esamini se la gestione delle Società esercenti per effetto delle Convenzioni, e il trattamento del personale rispondono ai patti contrattuali.

Ma non vedete che, quando un Parlamento vota un articolo sotto questa forma, ha espresso il giudizio prima di fare l'inchiesta? Quando un Parlamento dichiara esplicitamente di voler investigare se la gestione della Società è conforme ai patti contrattuali in riguardo al personale, ha già manifestato il suo parere che non lo sia. Vi pare che questa sia cosa da poco?

Qui, oltre a diffidare del ministro presente, dichiarate che tutti i ministri dei lavori pubblici passati non hanno mai garantito, secondo i patti contrattuali, gl'interessi del personale ferroviario e il servizio...

Sanguinetti. Ed è la verità!

Sonnino Sidney. Lo crederà Lei, ma non credo che il ministro dei lavori pubblici attuale

possa accettare questo giudizio: nè certo i passati ministri lo accetterebbero.

Qui non si tratta di questione di partito, o di fiducia nell'uno o nell'altro ministro.

Voi vi sostituite ai tribunali; perchè effettivamente vi sono state questioni e processi davanti ai tribunali, decisi variamente secondo le varie condizioni speciali; e quali si siano le vostre risoluzioni per l'avvenire vi potranno sempre essere questioni di diritto per la diversa interpretazione data ai patti contrattuali; ma in base ai patti contrattuali non deve decidere il Parlamento, ma i tribunali.

Zavattari. Se la giustizia non fosse così cara!

Sonnino Sidney. La Società dei ferrovieri è abbastanza forte per non temere una giustizia anche cara, onorevole Zavattari.

Zavattari. Due lire al giorno.

Sonnino Sidney. La Società dei ferrovieri non ha due lire al giorno!

Inoltre voi venite *ipso facto* ad esautorare tutto il servizio dell'Ispettorato delle ferrovie, non pel concetto di una inchiesta da farsi sull'esercizio delle ferrovie, ma per la forma che volete dare a tale inchiesta.

Vorrei conoscere il parere del Governo sulla opportunità oggi del fare questa inchiesta, sui propositi che esso aveva indipendentemente da questa proposta che non è sua, ma di iniziativa parlamentare, e sui risultati che il Governo ha ottenuti dagli studi fatti, se li ha fatti, intorno alla questione del rinnovamento, o meno, delle Convenzioni alla loro scadenza.

E in ogni modo, qualunque sia il parere del Governo, per parte mia prego proprio i colleghi di pensarci bene prima di votare un disegno di legge di questo genere, perchè esso desta pericolose illusioni, fomenta agitazioni altrettanto pericolose e renderebbe più difficile ancora l'esercizio delle ferrovie per il tempo non breve in cui durerà l'inchiesta oltre rendere probabilmente più onerose le condizioni di una eventuale rinnovazione delle convenzioni stesse. Si tratta di tenere in sospenso per un intero anno almeno la condizione di tutto il personale: durante questo tempo accanto alle Società nei rapporti col personale ci sarà sempre una specie di Comitato parlamentare, che evidentemente renderà impossibile alle Società (non dico di esorbitare o usare durezza che queste

nessuno vuole), ma impossibile di mandare innanzi il servizio in modo regolare e ordinato.

E francamente trovo che c'è proprio una specie di ironia nell'ordine del giorno della nostra seduta di oggi. Infatti mentre noi discutiamo al numero uno di un'inchiesta sulle Società, al numero 2 dell'ordine del giorno trovasi poi un disegno di legge con cui il Governo accorda ad esse di fare milioni e milioni di spesa con iniziative e responsabilità eccezionali.

E perchè poi tutta questa fretta di far votare l'inchiesta?

Io, che non so usare diplomazia, dichiaro francamente quale è la mia impressione: questa fretta di portare avanti il presente progetto in tempi in cui troppo si parla di elezioni generali, e il fatto di aver da ieri ad oggi voluto che la Commissione d'inchiesta fosse nominata dal presidente e non dalla Camera (e qui domando a proposito del nuovo articolo stampato e che ci è stato oggi distribuito in nome della Commissione, se questa si è riunita da ieri ad oggi), mi fanno quasi temere che ci siano deputati i quali, in vista dell'iniziativa presa,entino di far parte di questa Commissione d'inchiesta, che durando in carica un anno, funzionerebbe anche durante il prossimo eventuale periodo elettorale, eentino così di garantirsi l'appoggio di tutti gli impiegati ferroviari del Regno. Se così fosse io mi sentirei in dovere di non prestare aiuto ad alcun collega in un lavoro di questo genere. (*Oh! — Commenti.*)

Cocco-Ortu, presidente della Commissione. Domando di parlare per dare una spiegazione necessaria a chiarire possibili equivoci.

Presidente. Parli.

Cocco-Ortu, presidente della Commissione. È stata stampata una proposta di modificazione all'articolo 2°, a nome della Commissione la quale invece, come giustamente riteneva l'onorevole Sonnino, non si è adunata. Si tratta di un errore, perchè questa proposta è invece dell'onorevole relatore Sanguinetti: la si è stampata come se essa venisse dalla Commissione perchè si è creduto che l'onorevole Sanguinetti a nome della Commissione la presentasse. Ho creduto di dare questa spiegazione per evitare discussioni inutili.

Presidente. Sta bene. Ha ora facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Poichè l'onorevole Sonnino ne ha espresso il desiderio, credo opportuno ed utile che la Camera conosca subito qual'è il pensiero del ministro in questo argomento. Già nella seduta in cui questa proposta fu svolta, io dichiarai che nei termini in cui essa era fatta, io non la potevo accettare, perchè ritenevo che non convenisse, come ha detto benissimo il mio amico onorevole Sonnino, mettere tutto il personale ferroviario in agitazione, creare delle speranze, le quali dall'inchiesta non avrebbero potuto avere alcuna soddisfazione.

Questo ho detto in quella seduta, e lo ripeto adesso. E innanzi alla Commissione ho pure manifestato questo pensiero, che mi pare concordi con quello testè espresso dall'onorevole Sonnino: che, se una inchiesta fosse ritenuta necessaria, questa inchiesta dovesse estendersi a tutti i problemi dell'esercizio delle ferrovie, affinchè il ministro dei lavori pubblici, nell'atto di rinnovare le Convenzioni, avesse presente il risultato della inchiesta. Sebbene (soggiungevo allora) nelle inchieste io non abbia mai avuto molta speranza.

E questo mio pensiero si fonda sui risultati ottenuti dalla grande inchiesta, ordinata nel 1878. Quale è stato il risultato di quella grande inchiesta? Le convenzioni del 1885; Convenzioni che, alla prova, hanno dimostrato di non reggere ad una discussione. (*Bene! a destra.*)

L'interesse pubblico dall'applicazione di quelle Convenzioni fu compromesso, e dovunque doglianze sorsero in termini vivissimi.

Io, dunque, dicevo allora: la mia opinione è che non sia necessaria un'inchiesta; che non sia utile; ma che se il Parlamento ritenesse necessario di farla, essa non dovesse avere un carattere personale, ma generale: cioè, lo studio del problema dell'esercizio delle ferrovie, affinchè da questo studio potesse il ministro dei lavori pubblici avere norma per la rinnovazione delle Convenzioni.

Da quel giorno, però, è passato per la mia mente un grave dubbio; dubbio che ho espresso già in questa e nell'altra Camera del Parlamento: e cioè che fosse urgente trovare modo di togliere di mezzo le Convenzioni.

E se è urgente di togliere di mezzo le Convenzioni facendo dei nuovi contratti, io supplicherei la Camera di non voler consentire all'inchiesta, o almeno se vuole l'inchie-

sta, di farla in termine brevissimo, affinché non mi si opponga (quando io dovessi presentare alla Camera dei nuovi contratti) che è in corso un'inchiesta. Io ho dichiarato dinanzi all'altro ramo del Parlamento che ritenevo urgente fare nuovi contratti, e che avevo già in istudio dei contratti nuovi; e che a mio avviso il Parlamento sarebbe stato da me richiamato, se avrò l'onore di essere qui in novembre, ad esaminare tutto il problema ferroviario. Nell'altro ramo del Parlamento vi fu chi disse: Non riuscirete. Risposi: Il mio dovere è di tentare, e se non riuscirò ne sarò dolente non per me, ma per il bene del paese. (*Bravo!*)

Fatta dunque questa dichiarazione, mi riassumo dicendo: che se un'inchiesta vuol esser fatta, essa sia fatta in termine brevissimo affinché questo lavoro sia terminato prima della fine dell'anno; e che lo scopo di essa sia impersonale e sia limitato al grave problema dell'esercizio delle ferrovie.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Zavattari.

Zavattari. Questa proposta di legge d'iniziativa parlamentare porta la firma dell'onorevole Sanguinetti e di altri deputati, ma non la mia, perchè io non ho molta fede nelle inchieste governative.

Voci. Ma questa non è governativa.

Zavattari. Ma è sempre il Governo che nomina le persone le quali debbono procedere all'inchiesta.

Voci. No! no!

Zavattari. E i rappresentanti del Governo, anche se sono deputati, non riescono mai a scoprire la verità nell'interesse dei lavoratori. Di fatti l'inchiesta del 1878 ha portato, come ha detto l'onorevole ministro, alle Convenzioni del 1885.

Allora la Commissione d'inchiesta interrogò industriali, commercianti, spedizionieri, ispettori, vice direttori, segretari, ma non interrogò il personale che lavora, che si sacrifica per fare andar bene il servizio.

Ora questo personale, sebbene non abbia, come me, molta fede nelle inchieste, fa buon viso a questa che gli offre occasione di esporre i propri voti ad uomini eletti dal Parlamento.

È provato che il personale ferroviario ha passato dodici anni di maltrattamenti sottili, ma continui così che, se non vi si pone riparo, prepareranno la rivolta.

L'onorevole Sonnino ha detto che, facendo

l'inchiesta, si metterebbe a lato delle Compagnie esercenti le ferrovie, una Commissione di sorveglianza sull'esercizio; egli ha detto: ci sono i tribunali, ed i tribunali facciano il loro dovere.

Ebbene, onorevole Sonnino, i ferrovieri hanno ricorso anche ai tribunali; ma Lei sa che nel nostro paese la giustizia è molto cara. Un guardiano di ferrovia, che ha 56 lire al mese, non può andare certo in giudizio per reclamare dall'Amministrazione il rimborso della massa vestiario.

Il personale ferroviario si è quindi unito, ed ha fatto bene, ha promosso causa alle Società ed ha vinto in prima, in seconda istanza ed in Cassazione.

Gli avvocati della ferrovia hanno sollevato incidenti sopra incidenti; ma finalmente la Corte di cassazione ha dato ragione al personale.

Ora crede Lei, onorevole Sonnino, che un esercito di poveri impiegati (parlo dei bassi, di quelli che hanno meno di 3000 lire, perchè quelli che hanno più di 3000 lire non si lamentano), che incomincia dalla donna che ha 30 lire al mese, e va fino all'impiegato che ha 3000 lire al massimo, quest'esercito che fa il servizio e cerca di accontentare voi che viaggiate (*Oh! oh!*), che assicura la vita vostra, crede Lei che a questa gente si possa dire: ricorrete ai tribunali?

Ma dategli carta libera, non gli fate pagare tutte quelle enormi spese di bollo e registro, ed allora profitteranno del vostro consiglio; ma, come funziona ora la giustizia, non possono ottenere nulla, e debbono accontentarsi di una inchiesta.

A me poco importa che l'inchiesta si compia in tre o sei mesi od in un anno. Basta che il personale possa indicare tutti i sospetti di cui è vittima, nella speranza che poi si provvederà.

A questo proposito voglio dire una cosa all'onorevole ministro ed alla Camera.

L'altro giorno l'onorevole ministro, rispondendo ad una mia interrogazione sul trasferimento di alcuni ferrovieri, mi disse: ho assunto informazioni, e mi è stato risposto che sono stati trasferiti per motivi di servizio. Onorevole ministro, io non le faccio colpa di avermi risposto così; ma le voglio dire come sono andate le cose e indicarle anche i nomi, per mettere proprio i punti sugli z.

Sedici impiegati aventi sede a Napoli,

provenienti dalle ex-ferrovie romane, i quali, secondo l'articolo 103, avrebbero dovuto avere un aumento di paga, e non l'avevano ottenuto, hanno pensato di citare l'Amministrazione prima che al loro diritto potesse opporsi la prescrizione decennale, trattandosi di azione commerciale. Ed avevano ragione, onorevole Sonnino. Sentite che cosa fa quell'Amministrazione, che Ella, onorevole Sonnino si dà tanto pensiero di difendere.

Sonnino. Ma no! non difendo nessuna Amministrazione.

Zavattari. Ne trasloca sedici.

E per provare alla Camera la verità di quanto asserisco, ne leggo i nomi, i cognomi e i luoghi ove furono traslocati:

Di Salvo Modestino, fu trasferito a Taranto;

Ruta Alfonso, idem;

De Marco, idem;

Viola Vincenzo, a Reggio Calabria;

Ferrarese Michele, idem;

Benigno Eugenio, idem;

Bucca Vincenzo, idem;

Gandino Giuseppe, ad Avellino;

Gandino N. a Cosenza;

Unghero Nicola, a Siderno-Marina;

D'Appuzzo Francesco, a Frosinone;

Farinari Giovanni, a Roma;

Foli Umberto, idem;

Giordano Alessandro, a Sessa Aurunca;

Rende Pietro, a Paola;

Gradini Gioachino, a Taranto.

Ed i traslochi dovevano effettuarsi dal 20 al 30 giugno perchè non comparissero all'udienza del primo luglio.

Ecco il vero motivo di servizio. E difatti è ammissibile che si avesse proprio bisogno di trasferire i sedici impiegati che avevano citato l'Amministrazione?

E poi l'ispettorato ha fatto quest'altra bella cosa. Ha mandato a chiamare quelli che sapeva che per ragioni di famiglia non potevano portar via i figliuoli da Napoli, e li ha invitati a desistere dalla causa, perchè altrimenti si sarebbero presi altri provvedimenti.

E difatti alcuni rinunziarono al giudizio, e vi hanno rinunciato con questo patto, onorevole ministro: voi andate dove l'Amministrazione vi ha destinati e dopo un mese denunciate che siete ammalati, e noi vi trasferiremo ancora a Napoli.

Vedete come le Amministrazioni insegnano a non fare il loro dovere agli impie-

gati, mentre dovrebbero essere le prime a dare loro esempio di moralità e di onestà! Questo è il sistema che si segue non solo nell'Amministrazione ferroviaria, ma anche in altre Amministrazioni dove i capi-servizio possono traslocare gli impiegati come loro talenta.

Ora io domando all'onorevole Sonnino: se Ella fosse povero quanto me, e quanto i ferrovieri, non si darebbe forse pensiero di questo fatto?

Chi è ricco non pensa ai poveri!

Presidente. Parli alla Camera, onorevole Zavattari.

Zavattari. Parlo bene alla Camera.

In questa Camera gli onorevoli Finali, Genala, ex-ministri, l'onorevole Villa e, mi pare, anche l'onorevole Perazzi, hanno sempre interpretato l'articolo 103 delle Convenzioni ferroviarie nel senso, che si dovevano rispettare i diritti acquisiti degli impiegati che provenivano dall'Amministrazione dello Stato e da quella delle ferrovie ex-Romane. E pensate che per sostenere questi loro diritti gli impiegati debbano fare dei debiti?

Ed ora, permettete ch'io vi legga un prospetto con alcune considerazioni che varranno a dimostrarvi in qual modo trattino il personale le Società esercenti le strade ferrate.

L'Adriatica ha ridotto gli aumenti:

da lire 600 e 300 a lire 150 agl'impiegati provenienti dalle Romane;

da lire 240 a lire 150 e 120 ai macchinisti idem;

da lire 300 a lire 150 degl'impiegati dell'Alta Italia aventi stipendio superiore alle lire 1,800 annue;

da lire 150 a lire 60 ai conduttori capi dell'ex Alta Italia;

da lire 60 a lire 36 e 18 ai guardiani dell'ex Alta Italia;

da lire 60 a lire 36 e 18 ai manovali dell'ex Alta Italia.

La Mediterranea ha ridotto gli aumenti:

da lire 300 a lire 150 agl'impiegati delle ferrovie Romane con stipendio inferiore alle lire 2,100 annue;

da lire 300 a lire 150 agl'impiegati dell'ex Alta Italia promossi contabili;

da lire 240 a lire 150 ai macchinisti delle ferrovie Romane.

L'Adriatica inoltre ai fuochisti, conduttori e guarda-freni provenienti dalle già ferrovie Alta Italia, da essa promossi rispettivamente

macchinisti, capi conduttori e conduttori, ha applicato per le indennità accessorie di chilometraggio e pernottazione, la tariffa stabilita nel 1886, che porta una differenza a carico del personale di lire 15 e più mensili pei macchinisti, di 10 e più pei capi conduttori, e di 7 e più pei conduttori.

Ora se tutti codesti agenti locarono l'opera loro sotto le ferrovie Alta Italia col patto che, guadagnandosi la promozione mediante un esame, la buona condotta e il buon servizio, il loro trattamento rispetto alle indennità accessorie formanti parte integrale dello stipendio sarebbe stato quello tassativamente stabilito dai regolamenti in vigore, non si può disconoscere che non abbiano risentito un danno enorme, sia percependo qualche migliaio di lire di assegno in meno, sia rispetto alla pensione; poichè questa è calcolata secondo il vecchio statuto dell'Alta Italia in base ai cinque sestî dell'ammontare della ritenuta tre per cento sugli stipendi ed accessori fissi, come sono appunto le indennità in questione.

Queste cose, onorevole ministro, come le chiama Ella? Sa come le chiamo io? Speculare sulla fame! Questo si chiama eccitare assolutamente la gente che lavora alla ribellione. E questa verrà, se non provvederete!

E poi ha ridotto lo stipendio da lire 150 a 60 ai conduttori; e voi sapete che vita fa un conduttore che segue i treni diretti! Parte o da Torino, o da Milano, o da Venezia e deve stare desto per ricevere a tutte le stazioni i bagagli ed i pacchi; quindi lavora 16 ore di seguito, perchè questa è la durata del percorso di questi treni. E a questo disgraziato gli levate 60 lire all'anno, che ha per diritto acquisito?

Perfino agli ex guardiani dell'Alta Italia l'aumento fu ridotto da lire 60 a 36. Qui non siamo davanti a grossi stipendi, ma a stipendi che vanno dalle 50 alle 65 lire il mese. E si tratta di coloro che devono di notte sorvegliare che non accada niente, per garantire la vita vostra quando viaggiate!

Una voce. Anche la vostra!

Zavattari. E questo mentre ai direttori generali si danno 100,000 lire di gratificazione oltre il lauto stipendio. Se questa sia giustizia lo domando a voi, onorevole Sonnino, che avete scritto dei libri con un po' di tinta socialista.

E quello che ha fatto l'Adriatica l'ha fatto anche la Mediterranea. Anch'essa ha ridotto l'aumento da lire 240 a 150 ai macchinisti delle ferrovie ex Romane.

La Società si giustifica dicendo: ma insomma i guadagni sono pochi, quindi non possiamo trattare bene il personale. Ma vi pare giusta questa ragione? Se voi, signori esercenti, non guadagnate sufficientemente, riducete un poco i vostri interessi, ma pagate il personale come deve essere pagato, e non mettetelo al punto da doversi ribellare.

Ora io domando, in questo stato di cose non è forse dovere del Governo e della rappresentanza nazionale di proteggere un personale a cui tutto l'utile dovrebbe esser dato (sotto una forma giusta intendiamoci) perchè vi assicura l'andamento del servizio e con esso anche la vita? Non avete il dovere di intervenire? Voi mi direte: Ci sono le Convenzioni. Ma ci sono anche le sentenze che dicono che queste Convenzioni, per quanto riguarda il personale, non sono state osservate; e queste sentenze sono la prova che il servizio non procede bene.

Ma c'è di più: il Governo è tribolato tutti gli anni dalle domande dei commercianti dell'Alta Italia per i vagoni; dalle domande che gli vengono dal porto di Genova, perchè il servizio ferroviario è insufficiente. Ebbene, il Governo ha trovato modo di rispondere che la colpa non è sua ma della Società perchè non fa percorrere ai veicoli quel numero di chilometri che dovrebbero percorrere. Infatti la percorrenza media effettiva dei vagoni è di 12 mila chilometri, mentre in virtù del contratto dovrebbe essere di 15 mila.

Anche questo adunque mostra che il servizio non procede regolarmente.

E tutto questo perchè? Perchè il personale è trattato male. Ecco la vera ragione. Non basta che gli alti funzionari delle Società Adriatica e Mediterranea siano pronti giorno e notte quando viaggiano i treni reali; dovrebbero vigilare come procede il servizio, oh! allora sì che direbbero a questa povera gente: voi avete ragione di reclamare, perchè noi non resisteremmo neppure 24 ore a fare quello che voi fate!

Io concludo perchè non ho il diritto di annoiare la Camera e poi perchè io m'impongo sempre di parlar poco, sapendo che parlando poco qualche volta si è più ascoltati. Prego la Camera di votare questa in-

chiesta e di non credere che ci sia sotto un movente elettorale. Io, onorevole Sonnino, non ho speso un millesimo per essere eletto deputato; non ho sollecitato nessuno e posso anche aggiungere che farei a meno di questo mandato se i miei compagni non me lo avessero imposto. (*Bravo! Benissimo!*)

Presidente. L'onorevole Prinetti ha facoltà di parlare.

Prinetti. Se le mie parole potessero avere qualche efficacia sull'animo dei miei colleghi, vorrei pregare l'onorevole Sanguinetti e gli altri proponenti di questa legge di ritirarla. Nel caso che non acconsentano, come io temo, prego il Governo di opporsi ad essa risolutamente.

Conceda la Camera che io dica brevemente i motivi che mi traggono a questa conclusione.

Io comprendo i sentimenti caritatevoli che possano avere ispirato gli autori della legge. Ma credo di poterli assicurare che si esagerano questi maltrattamenti, che si attribuiscono alle Società verso il personale.

Ho qui una statistica, che per me è di una grande eloquenza.

L'Italia è il paese, che, proporzionalmente agli introiti ed alle spese di esercizio, spende di più nel personale delle ferrovie.

Zavattari. E le 400,000 lire di Borgnini?

Prinetti. Ignoro che si diano 400,000 lire al signor Borgnini; ma è certo, onorevole Zavattari, che in nessun paese il distacco degli stipendi fra il basso e l'alto personale è così piccolo, come in Italia; ed uno degli errori della nostra amministrazione è di non porre sufficiente differenza di remunerazione tra il personale d'ordine ed il personale dirigente.

Sanguinetti, relatore. È tutto l'opposto, e lo dimostrerò.

Prinetti. Mi permetta la Camera di leggere queste cifre.

Proporzionalmente agli introiti lordi, le ferrovie austro-ungariche spendono in personale il 31 per cento, le belghe il 39 per cento, quelle della Danimarca il 39 per cento, le francesi il 26 per cento, le italiane il 42 per cento.

Proporzionalmente alle spese di esercizio che pure non sono lievi, abbiamo: in Austria il 62 per cento, nel Belgio il 62 per cento, in Francia il 47 per cento, in Germania il 65 per cento, in Italia il 66 per cento.

Ora, se la quota delle entrate, che noi destiniamo al personale, è tanto più elevata in Italia, che altrove, è lecito supporre che ci potranno essere delle ineguaglianze (che si spiegano trattandosi di un personale di 80 o 90 mila impiegati) ma bisogna concluderne che nel complesso il trattamento, che le nostre amministrazioni ferroviarie fanno al loro personale, non è poi tanto meritevole di censura.

Ma io, o signori, vi prego di por mente ad una considerazione di diritto, che ha la sua importanza.

Le Società ferroviarie, in quanto esercitano le ferrovie loro affidate, e considerando pure questo esercizio, come un servizio pubblico, sono sempre Società private; lo dicono le stesse Convenzioni, da cui le Società hanno tratto vita, e lo scopo che si era proposto il Governo nell'addivenire alle Convenzioni stesse, era appunto questo, che, nell'essenza del loro esercizio, le Società fossero private.

Ora per di più, per un caso speciale queste Società hanno ereditato tutto il personale che era prima personale governativo: e così noi abbiamo che il personale di quest'azienda privata si trova già in una condizione privilegiata, cioè di avere dei diritti verso le Società esercenti, diritti che esso può far valere dinanzi ai tribunali; mentre sfido chiunque a dimostrare che in un'altra azienda, diritti consimili esistano e si possano far valere con tanta energia e con tanto vigore dinanzi ai tribunali. Tant'è, o signori, che le Società ferroviarie hanno dovuto istituire una nuova sezione speciale del loro contenzioso giudiziario unicamente per tener testa a queste cause frequenti e continue che muove loro il personale da esse dipendente.

Ora io domando, signori, come volete che un grande esercizio industriale cammini quando esistono questi rapporti di fatto e questi rapporti di diritto fra le Società esercenti e il loro personale?

Signori miei, noi lamentiamo sempre il cattivo esercizio delle ferrovie; ma non illudiamoci: una delle principali ragioni di questo cattivo esercizio è la mancanza di disciplina nel personale. (*Rumori ed interruzioni*).

Zavattari. Il personale non ha bisogno di essere difeso!

Prinetti. Sono inutili queste interruzioni: io sono molto schietto e dico le cose come le sento.

Presidente. Prego di non interrompere.

Prinetti. Ora questa mancanza di disciplina da che cosa proviene? Dal fatto che in base a questi diritti precedentemente stabiliti, (diritti che hanno conseguenze gravissime quando si tratta di un esercizio industriale che ha bisogno di molta maggiore energia di lavoro, di molto maggiore scrupolo nell'adempimento del dovere) i tribunali hanno dovuto più volte dar ragione agl'impiegati contro le Società. Ora io domando ai presentatori di questa legge, se hanno riflettuto quali saranno le conseguenze della creazione di una Commissione d'inchiesta che per tre anni dovrebbe andare attorno per le stazioni e per tutte le linee ferroviarie a interrogare il personale, a domandargli quali sono le sue ragioni di lamento contro le Società.

Ma, onorevoli colleghi, suspendete almeno il servizio ferroviario durante questo tempo, perchè esso non potrà camminare! (*Rumori a sinistra*).

Zavattari. Oh! Ma che!

Prinetti. Non c'è nè *oh!* nè *ih!*

Presidente. Onorevole Zavattari, non interrompa! Lei ha parlato, e nessuno l'ha interrotta.

Prinetti. Io non ho interrotto, e non mi spavento di nessuna interruzione. Io non sono qui in quest'Aula a rappresentare Tizio o Caio, una classe o l'altra; sono qui a rappresentare gl'interessi del mio paese; e lo faccio da quindici anni, senza nessuna considerazione personale, affrontando lealmente e coraggiosamente tutte le responsabilità, e non andando in cerca di popolarità. È inutile quindi che m'interrompiate!

Ora io ripeto, una delle ragioni, e sfido chiunque a smentirmi, per cui il servizio ferroviario va male in Italia, è perchè le Società non possono comandare al loro personale come vogliono. Ora io domando, come potranno più oltre continuare nell'esercizio loro, quando voi, fra queste Società e il loro personale, metterete per di più il grave ordigno di una Commissione d'inchiesta parlamentare, i cui componenti diventeranno per tre anni i depositarii di tutti i desideri, più o meno inconsulti, di tutte le pretese, di tutti i lamenti di un personale ferroviario? Ho finito.

Zavattari. Vi auguro di aver bisogno del pane.

Prinetti. Ma se si spende più in Italia che altrove!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferraris Maggiorino.

Ferraris Maggiorino. L'onorevole Prinetti si rivolgeva al ministro dei lavori pubblici pregandolo di voler fare dichiarazioni precise a nome del Governo. Uguale preghiera debbo rivolgere anch'io all'onorevole ministro dei lavori pubblici, benchè io possa partire da un ordine d'idee e di considerazioni diverse da quelle testè svolte dall'onorevole Prinetti.

A me pare che l'onorevole Sonnino, in molte parti, abbia posto in termini esatti la questione; nei termini, cioè, nei quali, se avevo bene udito, era anche concordata in massima tra la Commissione e il ministro.

Non disconosco che potrebbe parere pericoloso il fare un'inchiesta esclusivamente relativa al trattamento del personale ferroviario. E può anche parere che il Parlamento, ordinandola, venga già a pregiudicare la questione.

Per conto mio, però, penso che quando il Parlamento si trova di fronte a lagnanze così continue, fondate o no, di una classe intera di cittadini laboriosi ed onesti, ha, più che il diritto, il dovere di portare l'attenzione sua intorno a queste lagnanze. (*Bravo!*) Se esse sono ingiuste, la luce della giustizia le cancellerà dall'opinione pubblica (*Bravo!*) e avremo ottenuto il beneficio che qui non ci divideremo più in due campi; che fuori del Parlamento non ci saranno due campi diversi; e non si dirà più che il benessere d'una intera classe operaia sia il monopolio di un partito politico, ma l'interesse comune di tutti i cittadini dello Stato.

Se le loro lagnanze, invece, sembrassero giustificate e fondate, allora io dico che è obbligo nostro di fare a quelle lagnanze ragione per quell'alto sentimento di giustizia che è proprio del Parlamento italiano, per quell'alto sentimento di giustizia che in questi giorni non trattiene nè Governo nè Parlamento dall'entrare, nella questione della Sicilia, negli stessi rapporti privati di semplici cittadini. (*Bravo! Bene!*)

E questo valga di risposta all'onorevole Prinetti, quando dice: voi vi trovate di fronte a Società private, e non avete il diritto di ingerirvi nella loro amministrazione.

No, onorevole Prinetti! Il dovere dello Stato è di venire in aiuto di coloro che sof-

frono, specie se soffrono ingiustamente; poichè tale dovere è superiore a qualunque diritto privato. (*Bravo!*)

Tutte le legislazioni civili e sociali di qualunque popolo d'Europa entrano nei rapporti tra padroni ed operai: e anche noi, con la legge per gli infortuni del lavoro, vi siamo entrati in questi giorni.

Ora io credo che lo Stato vi debba entrare a maggior ragione quando si trova non di fronte a semplici cittadini, ma di fronte a Società concessionarie...

Prinetti. Chiedo di parlare.

Ferraris Maggioreino. ...che sussistono solamente per una concessione dello Stato, che esercitano ferrovie dello Stato, e che da questo hanno ricevuto corrispettivi in contraccambio dei servizi che esse prestano. (*Bravo!*)

Zavattari. E che corrispettivo!

Ferraris Maggioreino. Così mi pare un poco esagerato il concetto dell'onorevole Prinetti, che questa inchiesta possa completamente infrangere la disciplina del personale ferroviario, per lo spazio di tre anni.

Io credo che l'onorevole Prinetti consentirà d'esser caduto in un equivoco. La proposta di legge dice, innanzi tutto, che l'inchiesta intorno al personale ferroviario dovrà essere compiuta in un anno e non in tre.

In secondo luogo, onorevole Prinetti, qui dentro siamo tutti uomini d'ordine e di governo; e dobbiamo perciò essere certi che se l'inchiesta potesse compromettere la disciplina che dev'essere assoluta nell'Amministrazione ferroviaria come in qualsiasi amministrazione dello Stato, tanto il Governo attuale come qualsiasi Governo saprebbe farla mantenere e, occorrendo, saprebbe prontamente ristabilirla.

Zavattari. E ne avrebbe il diritto!

Ferraris Maggioreino. Dunque mettiamo le cose in termini più precisi da una parte e dall'altra.

L'onorevole Sonnino, e mi pare, l'onorevole ministro, hanno dichiarato che un'inchiesta esclusiva intorno al personale non la possono accettare. Ed in questo consento con loro; e prego anche gli altri colleghi favorevoli al disegno di legge di convenire in questo concetto.

L'onorevole Sonnino e l'onorevole ministro sarebbero meglio disposti ad accettare un'inchiesta generale circa l'esercizio delle ferrovie, della quale inchiesta dovrebbe, a

mio avviso, far parte anche la questione del personale.

E dirò di più. L'onorevole ministro ci ha dichiarato che egli intende di presentare, quanto prima, nuovi contratti. Ed anzi, se le sue parole che ho raccolte sono esatte (ed in un uomo così esperto come l'onorevole Perazzi, è molto difficile che la parola vada al di là del pensiero) egli avrebbe manifestato l'intenzione di togliere di mezzo le convenzioni attualmente in vigore.

Ove ciò avvenga, noi ci troveremo di fronte ad una politica ferroviaria interamente nuova, di cui finora il Parlamento non ha avuto neppure il più lontano sentore; perchè tanto nei fautori delle Convenzioni, come in noi che ne fummo avversari, in un modo o nell'altro, c'era una tacita intesa che le Convenzioni medesime sarebbero arrivate allo spirare del loro primo periodo.

Quindi a me pare, onorevole ministro, che se in una questione così importante, Ella intende di iniziare una politica interamente nuova e la cui utilità può essere anche indiscutibile, Ella dovrebbe sentirsi contento di esser confortato dagli aiuti e dagli studi preparatorî di una Commissione d'inchiesta, nominata non fra coloro che hanno interessi elettorali (per quanto questi siano gli interessi della nazione), ma fra coloro i quali sono desiderosi di fare di questo problema uno studio serio ed imparziale; i quali sono desiderosi che l'esercizio delle ferrovie italiane, nei rapporti coll'economia generale del paese, e nei rapporti fra le Società assuntrici ed il personale loro, risponda a quei desiderî che il paese da lungo tempo manifesta; risponda a quei principî di giustizia e di utilità generale che saranno il migliore aiuto di buone e leali Società ferroviarie. (*Vive approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rava.

Rava. Dopo le parole dell'onorevole Ferraris, alle quali mi associo pienamente, rinunzio a parlare. (*Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

Lazzaro. Farò una semplice dichiarazione. Ho chiesto di parlare quando discorreva l'onorevole Prinetti; ma la risposta fattagli dall'onorevole Maggioreino Ferraris, mi dispensa dall'espore le poche osservazioni che intendvo fare.

Non è la prima volta, onorevole Prinetti,

che in questa Camera giungono i reclami dal personale ferroviario, reclami sostenuti e difesi da uomini i quali non hanno alcuno interesse elettorale da difendere.

L'onorevole Prinetti ricorderà le importantissime discussioni avvenute a proposito delle famose e fatali Convenzioni ferroviarie, anche per ciò che si riferiva al personale. Parecchie volte l'applicazione dell'articolo 103 delle Convenzioni è stata denunciata come violata; e questo risulta dalle discussioni della Camera. Ed oggi, una volta che si propone una inchiesta parlamentare, il rifiutarla avrebbe un effetto disastroso, perchè si direbbe che il Parlamento non vuol tener conto dei giusti lamenti del basso personale ferroviario, nel quale non è esatto che manchi la disciplina, onorevole Prinetti.

Quel personale anzi, sebbene maltrattato e seviziato, lavora più di quanto dovrebbe lavorare; e noi non abbiamo mai avuti in Italia gli inconvenienti che si sono verificati in altri paesi. E perciò noi diciamo che il respinger l'inchiesta sarebbe quasi un autorizzare la numerosa classe di lavoratori delle ferrovie, che servono il paese intero, a ricorrere a quei mezzi che nessuno di noi, uomini d'ordine, riconosce leciti, e che il Parlamento nella sua saviezza allontanerà accordando l'inchiesta colle modalità che meglio si credano necessarie e rispondenti allo scopo che si vuole raggiungere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Conti.

Conti. Rinunzio!

Prinetti. Io ho chiesto di parlare per fatto personale.

Presidente. Ha facoltà di parlare per fatto personale l'onorevole Prinetti.

Prinetti. L'onorevole Ferraris mi ha fatto dire una cosa che io non ho detto: mi ha, cioè, fatto negare allo Stato il diritto generale di intervenire in beneficio di chi soffre.

Ora io non mi sono mai sognato di dire questo.

Io ho detto soltanto che credevo molto pericoloso che lo Stato intervenisse a fare inchieste intorno ai rapporti che corrono in un'azienda privata fra superiori ed inferiori. (*Oh! — Commenti.*) Ed è, come tutti capiscono, cosa molto diversa.

Mi permetta poi, onorevole Ferraris, di dirle che se anche avessi detto qualche cosa che potesse giustificare la sua affermazione,

non spettava proprio a Lei di rivolgermi questo rimprovero; a Lei che or sono sei mesi, faceva ancora parte del Ministero Crispi, che certamente dimostrava di professare teorie differenti. Io, stando all'opposizione, ho conservato sempre le mie opinioni, e le ho manifestate sempre con grande coerenza, perchè io non possiedo guardarobe di ricambio. (*Bene! a destra — Si ride.*)

Debbo adesso poche parole di risposta all'onorevole Lazzaro, il quale ha detto che la disciplina è esemplare fra i ferrovieri italiani.

Io credo che, nel complesso, la disciplina sia buona; ma non posso ammettere che sia proprio esemplare, e che non soffra talora eccezioni dolorose.

Provi, onorevole Lazzaro, ad abbandonare nel suo bagaglio oggetti di valore! E non vado più oltre.

Zavattari. Chiedo di parlare.

Prinetti. Per ultimo dirò, contrariamente a ciò che ne pensa l'onorevole Maggiorino Ferraris, che interessi elettorali non credo che siano interessi nazionali.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maggiorino Ferraris.

Ferraris Maggiorino. L'onorevole Prinetti mi ha attribuito una contraddizione fra i principii che oggi sostengo in ordine a questioni generali e sociali, e quelli sostenuti dal Ministero di cui ho avuto la fortuna di far parte. L'onorevole Prinetti non ha che a prendere l'ordine del giorno per vedere come il Ministero precedente, con la legge per gli infortuni del lavoro già votata dalla Camera; con quella pel lavoro delle donne e dei fanciulli; con quella relativa alla vendita del chinino per mezzo degli uffici dello Stato, procedeva nelle questioni d'indole sociale cogli stessi principii che oggi io propugno.

Lazzaro. Chiedo di parlare per fatto personale o quasi personale.

Presidente. Un momento; ora ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Sanguinetti, relatore. Debbo, prima di tutto, dichiarare che le parole dell'onorevole ministro mi hanno alquanto meravigliato: perchè, oggi, l'onorevole Perazzi si è sostanzialmente dichiarato contrario all'inchiesta.

La Commissione si trova in questa strana e difficile condizione: che ha creduto di informare il disegno di legge ai concetti suggeriti dall'onorevole ministro, quando inter-

venne nel seno della Commissione. Ed a togliere, a questo proposito, qualunque dubbio, darò lettura delle parole pronunciate dal ministro dinanzi alla Commissione.

« Io ammetterei ed appoggerei (noti bene la Camera) un'inchiesta sul modo con cui le Convenzioni del 1885 hanno funzionato nel periodo decorso, e per averne norma in ciò che convenga di fare, alla scadenza del periodo presente delle convenzioni stesse. »

Voci. L'ha detto anche oggi.

Sanguinetti, relatore. Altre cose debbo dire. Perchè, ormai, la questione ha assunto tale aspetto e dirò anche tale gravità, che è doverosa la massima franchezza da una parte e dall'altra.

Ieri, io ebbi invito dall'onorevole ministro di recarmi al Ministero alle cinque: ed io pregai il presidente della Commissione onorevole Cocco-Ortu di unirsi a me. Avemmo una conferenza con l'onorevole ministro; ed io ho sott'occhio, tutte di carattere del ministro, le modificazioni al disegno di legge che egli ci aveva suggerito. Le modificazioni da lui proposte sono queste: una lieve modificazione di forma all'articolo 1, la quale è intesa ad allargare l'inchiesta specialmente nello scopo di raccogliere la maggiore quantità di dati e di elementi per le convenzioni nuove che egli si ripromette di stipulare colle Società ferroviarie.

Un'altra modificazione era relativa all'articolo terzo, intesa a restringere il periodo dell'inchiesta. L'onorevole ministro ci disse d'aver, il giorno precedente, dichiarato in Senato che, alla ripresa dei lavori parlamentari, od in principio del prossimo anno, si proponeva di portare davanti al Parlamento delle nuove convenzioni. Io e il presidente della Commissione, onorevole Cocco-Ortu, dichiarammo al ministro che avremmo accettate le modificazioni da lui proposte; però lo avvertimmo che dei membri della Commissione non erano presenti in Roma che tre, e che ci era perciò impossibile di convocare e di avere la deliberazione della Commissione.

Bertolini. Domando di parlare.

Sanguinetti, relatore. Io credevo che stamane l'onorevole ministro dei lavori pubblici avrebbe immediatamente depresso al banco della Presidenza le modificazioni dianzi accennate ed avrebbe dichiarato che, con quelle,

accettava l'inchiesta. Invece fece dichiarazioni molto diverse.

L'onorevole Perazzi sa che la nostra amicizia dura da lungo tempo; egli sa quanta stima io abbia del suo ingegno e del suo carattere; ma prima di tutto sta la verità e la verità io dovevo dirla.

Mi permetta ora la Camera che io risponda ad un'altra osservazione dell'onorevole Perazzi.

Egli dichiarò di avere poca fede nelle inchieste: ed io rispetto la sua opinione. Ma egli ha fatto derivare le Convenzioni del 1885 dall'inchiesta del 1878. Ora creda, onorevole Perazzi, le Convenzioni del 1885 non sono le figlie dell'inchiesta del 1878, ma sono le figlie legittime del trasformismo inaugurato allora da chi teneva il potere. E sa chi ha tenuto al fonte battesimale le Convenzioni del 1885? La spedizione africana. Questa è la verità. (No! no!)

Diligenti. È verissimo.

Sanguinetti, relatore. Ora vengo agli onorevoli Sonnino e Prinetti. Era naturale che io e loro ci trovassimo in campo opposto.

Io, assieme col non mai abbastanza compianto Baccarini, ho combattuto, anche vivacemente per quaranta sedute, queste fatali Convenzioni; invece gli onorevoli Sonnino e Prinetti le hanno difese.

Sonnino Sidney. Non ho detto una parola.

Sanguinetti, relatore. Le avete votate.

Presidente. Non badi alle interruzioni.

Sanguinetti, relatore. Queste interruzioni chiariscono i fatti, e finiscono per accorciare la discussione.

Presidente. Ma non sono permesse dal regolamento.

Sonnino Sidney. È Lei che ha fatto tutti quei discorsi.

Sanguinetti, relatore. Ma intanto i fatti dimostrano sempre più che noi avevamo ragione, e che i fautori delle Convenzioni avevano torto.

Ora è naturale che l'onorevole Sonnino e l'onorevole Prinetti siano contrari all'inchiesta; a loro deve premere che la luce non si faccia circa gli effetti delle Convenzioni del 1885. E ciò si spiega anche perchè tra me e loro corre una grande differenza di tendenze...

Sonnino Sidney. Enorme differenza.

Sanguinetti, relatore. Si tratta di tendenze diverse.

Io difendo la causa degli operai; quella che essi difendono è ben altra.

Voci. Questa è vera rettorica.

Diligenti. Non è rettorica. Sono fatti.

Presidente. Non interrompano. Vada avanti, onorevole relatore.

Sanguinetti, relatore. Gli onorevoli Prinetti e Sonnino ci hanno lanciato una frecciata, accennando a possibili elezioni generali; con ciò vollero insinuare che gli autori del disegno di legge abbiano avuto, nel presentarlo, uno scopo elettorale.

È necessario che la Camera sappia che il disegno di legge era preparato in novembre o dicembre del 1894.

I proponenti, prima di presentarlo, si recarono dal ministro Saracco per fargli note le loro intenzioni; e gli tennero press'a poco questo discorso.

Un'inchiesta sul trattamento fatto al personale ferroviario è una necessità, anche rispetto all'andamento del servizio. Noi preparammo il disegno di legge, che le presentiamo. Se l'iniziativa vuole prenderla il Governo, noi ne saremo lietissimi.

L'onorevole ministro Saracco, debbo dichiararlo, si riserbò di studiare la questione e di darci una risposta. Ma intanto venne la sospensione dei lavori parlamentari, e poi lo scioglimento della Camera, ed i fatti africani, e il disegno di legge rimase a dormire.

Per quali ragioni io e gli amici miei lo abbiamo poi presentato nello scorso mese di febbraio?

Io ho bisogno di richiamare l'attenzione della Camera su questo fatto.

Nel settembre 1895 eravamo minacciati, nell'Alta Italia, da uno sciopero di macchinisti e di fuochisti. Uno sciopero di questo genere, se si fosse fatto, voleva dire la sospensione del servizio ferroviario, voleva dire la sospensione della vita economica del paese. Io, impensierito da questo pericolo, mi recai immediatamente a Torino, e scrissi una lettera ai giornali, il cui senso era questo: che se i macchinisti e i fuochisti avessero, non solo fatto, ma anche solo tentato uno sciopero, gli amici loro nel Parlamento avrebbero abbandonato la loro causa; perchè la loro causa, da buona com'era, sarebbe diventata cattiva. Li scongiuravo a non fare nè a tentare questo sciopero; ma promettevo loro che all'apertura della Camera avrei presentato il disegno di

legge per l'inchiesta sul trattamento fatto al personale ferroviario.

E mantenni l'impegno.

Onorevole Sonnino, onorevole Prinetti, come potete voi dire che io e gli amici miei abbiamo ubbidito ad un interesse elettorale?

Prinetti. Io non l'ho detto.

Sanguinetti, relatore. Lo ha fatto comprendere e lo ho evidentemente insinuato. Dirò di più, onorevoli colleghi, ed è che nelle due ultime Legislature ritornai alla Camera contro la mia volontà; ritornai al mio posto perchè così vollero i miei antichi elettori. Sarei rientrato volentieri nella vita privata. Quindi non attribuite a me ed agli amici miei questo miserabile concetto: noi, in una questione così grave e di così alta importanza, non siamo animati da un sentimento basso, che non cape negli animi nostri. Un sentimento ci anima; ma è un sentimento alto, disinteressato, nobile; il sentimento della giustizia per tutti.

L'onorevole Sonnino e l'onorevole Prinetti hanno sollevata poi una questione di diritto.

Io debbo credere che tanto l'uno quanto l'altro non abbiano letta la relazione della Commissione; avranno avute tutte le ragioni di non leggerla, perchè so bene quanto il mio ingegno sia modesto ed inferiore al loro e quanto l'alta loro intelligenza dovrebbe abbassarsi nell'occuparsi dei lavori miei.

Ma se avessero letta la relazione, avrebbero veduto che la questione di diritto fu da me toccata e svolta, e che non sono confutabili le nostre deduzioni.

Io infatti in essa ho dimostrato che lo Stato può intervenire a fare un'inchiesta su tutto il servizio...

Sonnino Sidney. E chi lo ha negato?

Sanguinetti, relatore. Scusi, io ho qui gli appunti del suo discorso. Ella ha detto che non crede sia regolare l'intromissione del Parlamento fra ferrovieri e Società esercenti. (*Interruzioni.*)

Ora io voglio fare quest'ipotesi: che le ferrovie sieno di proprietà delle Società esercenti, e che lo Stato non abbia nessuna interesse nella gestione ferroviaria; ma anche in questa ipotesi, trattandosi di un servizio pubblico, lo Stato avrebbe, *ex imperio*, il diritto di vigilare, indagare ed intervenire, anche con leggi, ed imporre norme e prescrizioni alle Società, nell'interesse del commercio, e per la sicurezza dei viaggiatori.

Ma nel caso nostro non si tratta di ferrovie di proprietà privata. Secondo le Convenzioni del 1885, l'esercizio, più che altro, è una Regia cointeressata. Lo Stato è un partecipante negli utili per la quota fissa che prende sul prodotto lordo; è un compartecipe perchè, quando l'utile ecceda il 7.50 per cento, gli compete la metà della eccedenza.

Quindi come partecipante lo Stato ha diritto di intervenire, di vigilare, di farsi dar conto di tutto, anche delle operazioni finanziarie, anche dell'emissione delle obbligazioni, come del trattamento fatto al personale; tanto più che il personale è uno dei coefficienti del buono o del cattivo andamento del servizio, è uno dei fattori dei lucri della gestione sociale.

Io svolgo poche idee non coordinate, dovendo rispondere alle obiezioni fatte. Ritorno all'onorevole Sonnino; *à tout seigneur tout honneur*.

L'onorevole Sonnino lanciò a me ed alla Commissione la grave accusa, che noi abbiamo esautorato l'Ispettorato generale delle ferrovie. Ma sa la Camera chi fu il primo ad esautorare l'Ispettorato ferroviario? L'onorevole Sonnino. Notate bene, nella relazione al bilancio dei lavori pubblici 1895-96, firmata dall'onorevole Sonnino, nella sua qualità di ministro del Tesoro, si leggono, intorno all'Ispettorato generale ferroviario, queste parole eloquenti, ed assai significative per un documento ufficiale:

« ... Il momento non sarebbe bene scelto per dare un ordinamento razionale e durevole a quest'importante ramo dell'Amministrazione dei lavori pubblici; nè è facile, perchè i migliori ingegni e Commissioni speciali competenti di uomini valorosissimi, si sono travagliati senza successo finora, per organizzare il servizio dell'Ispettorato generale delle ferrovie, di maniera che col minor dispendio possibile quest'istituzione possa rendere i migliori servizi. »

Onorevole Sonnino, quando in un documento ufficiale presentato al Parlamento si scrivono queste cose, intorno ad un ufficio governativo di tanta importanza, come è quello di cui si tratta, come Ella può venire a dire che noi abbiamo esautorato l'Ispettorato? Diamoci la mano, perchè per lo meno, su questo punto, l'opera nostra si confonde.

Ma vi ha di più. Io ho tra le mani una relazione molto malinconica, la quale ci fu

distribuita soltanto ieri sera, relazione che si compone di 66 pagine e la quale, avendo passato una notte insonne, ho letta ed annotata tutta; relazione bellissima, dovuta al mio amico personale ed anche politico nel momento attuale, l'onorevole Rubini.

Ebbene, se nessuno avesse parlato dello Ispettorato, basterebbe questa relazione ad esautorarlo completamente; perchè essa, non ostante la sottigliezza dell'ingegno dell'onorevole Rubini, non ostante la sua fine perspicacia matematica, non ostante la sua meravigliosa attività, non riesci a far la luce su certi fatti anodini, assai gravi, assai importanti; però indusse in me questa convinzione, che, attraverso le casse patrimoniali, sono passate spese, le quali dovevano andare a carico dell'esercizio. Non è vero, onorevole Rubini?

Rubini. Domando di parlare. (*Interruzione dell'onorevole Rava*).

Sanguinetti, *relatore*. Mi suggerisce l'onorevole Rava che questo fatto, che l'Ispettorato generale non seppe evitare, fu denunziato l'anno scorso alla Camera anche dall'onorevole Carmine, che ora fa parte del Gabinetto.

Ora, signori miei, quando le Società ferroviarie riescono a far passare a carico delle casse patrimoniali spese, che avrebbero dovuto andare a carico dell'esercizio, e quindi, in definitiva dovranno necessariamente andare a carico dello Stato, perchè l'attivo ed il passivo, alla fine del ventennio, delle casse patrimoniali, va a carico dello Stato, io domando se possiamo avere fiducia nell'Ispettorato, che lascia compiere siffatti abusi che io potrei stimatizzare con più vibrante parole.

Io ho sott'occhio la relazione dell'Ispettorato ferroviario sulle costruzioni, che comprende il quinquennio 1890-95; la quale da per sè sola basterebbe a farci chiedere, se possiamo lasciare in vita, così come è costituito, e come funziona, l'Ispettorato generale; il quale, in questioni ferroviarie della massima importanza, in questioni di tronchi ferroviari, la cui spesa di costruzione duplicò o triplicò in confronto della previsione, se la cava con una riga. Senta, onorevole ministro, se dovessimo ancora discutere il bilancio dei lavori pubblici, io pregherei la Camera di cancellare dal bilancio la spesa relativa all'Ispettorato generale ferroviario.

Meglio abolirlo e farne senza, anzichè la-

sciarlo esistere come si trova. Ci si guadagnerebbe, quanto meno, la spesa che costa.

E qui, l'onorevole Prinetti me lo permetta, o la sua perspicacia gli ha fatto difetto, o non ha letto la mia relazione.

Egli volle dimostrare che le spese del personale in Italia, in relazione al prodotto lordo, sono maggiori che in qualunque altro Stato.

Ma la sua dimostrazione poggia su dati relativi al 1887.

Prinetti. No, su dati miei; e sono del 1893-1894.

Sanguinetti, relatore. Ma, onorevole Prinetti, Ella non ha posto mente ad una cosa... Se avesse posto gli occhi sulla mia relazione, avrebbe trovato dati autentici che risultano da documenti ufficiali e che contraddicono perfettamente i suoi; cioè non contraddicono, ma mettono le cose in chiaro, nella loro vera luce. In Italia è esuberante, enormemente esuberante il personale ferroviario direttivo: è poco al giorno d'oggi il personale della trazione e del materiale (*Interruzioni del deputato Bertolini*).

Permetta, onorevole Bertolini: parlerò anche della questione, cui Ella accenna.

Adunque, onorevole Prinetti, l'Italia con meno di 10,000 chilometri, nel 1887 aveva nei centri direttivi 3827 impiegati. La Francia con circa 30,000 chilometri, più del triplo dell'Italia, nei centri direttivi non ne aveva che 2723, ossia 1100 di meno. Così l'Austria-Ungheria, con 21,432 chilometri, non aveva nei centri direttivi che 2860 impiegati, 1000 di meno di quelli che aveva l'Italia. Esuberanza, adunque, nel personale direttivo. E sta bene; ma viceversa poi, insufficienza in qualche altro ramo del personale. Se l'onorevole Prinetti avesse dato uno sguardo alla relazione, avrebbe trovato dati di fatto. Ed avrebbe trovato che in Italia il personale della trazione e del traffico è grandemente inferiore a quello di tutti gli altri Stati vicini e lontani. Mentre in Italia questo personale per chilometro esercitato, è rappresentato dalla quota di 1.3, nel Belgio è rappresentato dalla quota di 5.8...

Bertolini. Ma qual'è il movimento a chilometro?

Sanguinetti, relatore. Un po' di pazienza; risponderò alla interruzione. È quasi tre volte di più. Così abbiamo la Germania che ha 4.7; la Russia ha una quota di 2.8. Non credo che in Russia, onorevole Bertolini, il traffico

per chilometro esercitato sia superiore a quello dell'Italia.

In Russia, non ho qui le cifre da portare davanti alla Camera, il movimento ferroviario, in ragione dei chilometri esercitati, è inferiore d'assai a quello dell'Italia. Eppure la Russia ha per il personale della trazione e del materiale la quota 2.8, mentre l'Italia non ha che 1.3.

Credo di aver messo l'onorevole Prinetti, con queste cifre che ho citato, in condizione di fare atto di resipiscenza e di non essere tanto feroce contro questa inchiesta così necessaria.

Ma un'obbiezione, direi d'indole morale, ha fatto l'onorevole Sonnino, quando disse che ammettendo l'inchiesta si ammette *a priori* che il Governo non ha fatto osservare dalle Società, rispetto al personale, i patti contrattuali.

Ma, onorevole Sonnino, non sa Ella che numerosissime liti furono intentate dal personale alle Società esercenti, le quali ebbero esito contrario alle Società e diedero ragione al personale ferroviario?

Io non voglio esagerare; ma credo di restare al disotto del vero affermando, che, in dette cause le Società esercenti, almeno in due terzi di esse, ebbero la peggio. E vi par poco, quando consideriate che si tratta di poveri diavoli, deficienti di mezzi atti a sostenere la lotta, mentre le Società ne hanno in abbondanza?

L'onorevole Sonnino disse che il concetto dell'inchiesta è offensivo a tutti i ministri dei lavori pubblici.

Se fosse vero questo, non sarebbe possibile in Italia fare alcuna inchiesta, di nessuna natura. Qui non si tratta d'offendere alcun ministro, ma si tratta di fare la luce sopra una questione complessa, difficile, la quale interessa lo Stato come Stato, interessa il Governo come partecipante ed interessa tutto il commercio e l'economia del paese.

Pongo fine alle mie brevi considerazioni. Ma debbo ricordare all'amico Perazzi un uomo, al quale egli fu, più che amico, fratello, e del quale tutti abbiamo ammirato l'elevatezza dell'ingegno, apprezzata la fermezza del carattere, e la scomparsa del quale tutti, senza distinzione di partito, abbiamo deplorato. Le parole che quell'uomo pronunziava da questi banchi, risuonano ancora nelle mie orecchie, onorevole Perazzi!

Quintino Sella diceva che le grandi So-

cietà sono pericolose, perchè non obbediscono al Governo, ma gli s'impongono, perchè non osservano ma violano la legge.

Un'altra persona, che ebbe nella vita parlamentare e nel Governo un posto eminente, e che scese compianto nella tomba, al pari di Quintino Sella per la fermezza del carattere, Silvio Spaventa, in occasione delle Convenzioni ferroviarie, emetteva quest'altra sentenza. Guardiamoci, diceva, dal creare queste Compagnie delle Indie! E anch'egli faceva tristi pronostici ed esprimeva l'opinione che sarebbe venuto il tempo in cui avremmo dovuto espropriare le Compagnie dell'esercizio ferroviario a causa di utilità pubblica.

Ebbene, posso dire all'onorevole Perazzi che un suo predecessore a me e ad altri deputati che ci recavamo da lui per reclamare provvedimenti, nell'interesse del commercio, da una Società ferroviaria, diceva: non ho mezzi per lottare, per richiamarla all'adempimento dei suoi doveri; non mi resta che una cosa: espropriarla, con Decreto Reale, dell'esercizio. Volete che lo faccia?

Queste le parole di un suo predecessore, onorevole Perazzi.

Ed ora si pretende di non fare l'inchiesta! (*Rumori — Conversazioni*).

Presidente. Facciano silenzio!

Sanguinetti, relatore. Ho finito.

Se l'inchiesta non la fate ora, lo ricordi il Governo, dovrà farla come la fece la Svizzera, la quale nello scorso anno si trovò di fronte allo sciopero generale dei ferrovieri.

Se non la farete ora, la farete quando lo sciopero sarà avvenuto anche in Italia. (*Commenti*).

Quale ne sarebbe la conseguenza? La Camera può comprenderlo. Io lascio al Governo ed ai nostri oppositori, la responsabilità di ciò che può avvenire. Ci pensino alla responsabilità cui vanno incontro. (*Bravo! Bene!*)

Voci. Ai voti! ai voti!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bertolini.

Bertolini. Da quanto ha dichiarato l'onorevole relatore parmi sia incerto agli occhi della Commissione il pensiero del ministro; indubbiamente è incerto di fronte a noi il pensiero della Commissione, la quale anche oggi ha presentato un emendamento, che poi ha detto presentato per errore. Quella che mi par certa è la gravità del quesito, qualunque ne debba esser la soluzione; non

parmi pertanto che essa debba avventurarsi in una seduta mattutina veramente poco adatta (*Vivi rumori*) a poter prendere di queste deliberazioni... (*Rumori — Interruzione dell'onorevole Leali*).

Questa è la mia opinione, onorevole Leali, e mi meraviglio...

Zavattari. Ma si sono fatte anche delle modificazioni allo Statuto, onorevole Bertolini, in sedute mattutine! (*Commenti*).

Presidente. Non interrompano, li prego.

Bertolini. Ad ogni modo, abbiano gli altri la loro opinione, io ho la mia, onorevole Leali, e Lei non me la fa certamente cambiare. Secondo me sarebbe meglio rimandare il disegno alla Commissione perchè ne faccia un nuovo esame plenario...

Cavallotti. Chiedo di parlare.

Bertolini. ...discuta nuovamente e si accordi col ministro, recando nel disegno le modificazioni che si riterranno necessarie. Io trovo che anche la Commissione dovrebbe ritenere opportuno questo rinvio del disegno ad un suo ulteriore esame.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Nicolò; all'onorevole Rubini riservo la facoltà di parlare dopo, per fatto personale.

De Nicolò. Io ritengo che forse sarebbe stato più opportuno non portare questa discussione alla Camera o meglio non portarvi una proposta di inchiesta formulata in modo che lascia molto a desiderare. Ma, dopo tutto quello che si è verificato, dopo i continui lamenti, dopo le recriminazioni, dopo questa specie di ambiente, che si è creato nel paese e nel Parlamento, dopo che una numerosa Commissione ha lavorato intorno a questo progetto, e che la discussione è stata portata in mezzo a noi, io mi preoccupo molto dell'impressione che può produrre nel paese e nella classe dei ferrovieri il rigetto di questa proposta; e quindi prego gli onorevoli colleghi di voler discutere con molta serenità obiettiva intorno a questa proposta.

Abbiamo saputo che l'onorevole ministro, intervenendo nel seno della Commissione, ebbe a dire che egli avrebbe forse accettato questa proposta, se però l'inchiesta dovesse versarsi non esclusivamente sui torti che il personale delle ferrovie crede di aver subito dalle Compagnie concessionarie, ma anche sul modo come sono attuate le Convenzioni ferroviarie, a fine di avere un concetto direttivo pel tempo in cui queste Convenzioni dovranno rinnovarsi.

L'onorevole Ferraris testè diceva (e dal suo punto di vista diceva esattamente, e ne conveniva il mio amico onorevole Prinetti) che lo Stato non può assolutamente essere estraneo alle sofferenze di una classe così benemerita come quella dei ferrovieri. A me sembra, ad ogni modo, che lo Stato non possa e non debba essere estraneo al modo come procede un servizio così importante, e che è così intimamente legato agli interessi economici del paese.

Ed infatti il progetto della Commissione modificato nell'articolo 1° in rapporto a quella che era stata la proposta primitiva dell'onorevole Sanguinetti, prova che questo concetto è entrato nella coscienza di tutti.

L'onorevole Prinetti faceva una acuta ed esatta osservazione. Egli diceva: andiamo adagio; questa Commissione, la quale dovrà funzionare per uno o per tre anni, e dovrà tener presenti i reclami del personale ferroviario contro gli abusi, che si affermano commessi da parte delle Compagnie, può perturbare grandemente le condizioni della disciplina del personale. Ora, questa che è pure una osservazione che merita il suo valore, io la faccio mia, e dico: vediamo di riparare a questo che è grave inconveniente. Io credo che un riparo possa trovarsi in un ordine del giorno, che ho presentato alla Presidenza, e che prego l'onorevole ministro e la Commissione di accettare.

Quell'ordine del giorno toglie a questa proposta d'inchiesta il suo carattere odioso, perchè la rende meno unilaterale. Io propongo infatti alla Camera di deliberare che l'inchiesta sia estesa anche al modo come procede l'esercizio delle ferrovie da parte del personale ferroviario; di guisa che la inchiesta debba farsi non solo a carico delle Compagnie, ma anche a carico del personale ferroviario. L'inchiesta, così votata, non metterà più questo personale dietro lo schermo di sentirsi sostenuto di fronte alle Compagnie; esso saprà che questa inchiesta generale deve non solo tener presente il modo come le Compagnie esercenti eseguono le convenzioni, ma anche il modo come lo stesso personale fa il proprio dovere.

Quindi insisto nel mio ordine del giorno, il quale ha questo duplice vantaggio: toglie il carattere unilaterale alla inchiesta che ci si propone, ed ovvia a molti degli in-

convenienti, che sono stati messi innanzi in questa discussione.

Se la Camera accoglierà il concetto del mio ordine del giorno, si modificherà analogamente l'articolo 1° del disegno di legge come è proposto dalla Commissione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Martini.

Martini. Io escludo quella specie di sospensiva, che è stata proposta dall'onorevole Bertolini. Quando nelle sedute mattutine si esaminano i bilanci, cioè tutta quanta l'amministrazione dello Stato, non capisco perchè non si possa esaminare e deliberare anche sopra questa questione.

A me pare sia chiaro che inosservanze rispetto ai patti stabiliti nelle convenzioni vi siano state, tanto che i tribunali han dovuto riconoscerle. Ora, posto che la inosservanza di alcuni patti si è verificata ed è accertata per sentenze di tribunali, è egli possibile che inosservanze di altri patti esistano? Evidentemente sì. Possiamo noi intervenire nelle relazioni tra il personale e le Società? Secondo me, evidentemente sì. Noi negheremmo domani agli operai delle ferrovie, quella libertà di sciopero, che ammettiamo per tutti gli altri operai. Ora a questa inibizione dello sciopero per gli operai delle ferrovie deve corrispondere per parte nostra una speciale vigilanza dei loro interessi, una speciale vigilanza sopra le relazioni che passano fra loro e le Società ferroviarie.

Io credo dunque una inchiesta molto utile, molto logica, molto giusta, molto desiderabile. Certamente va tenuto conto delle osservazioni del ministro dei lavori pubblici, il quale dice (e lo ha detto ragionevolmente anche l'onorevole Sonnino) che quest'inchiesta, che dura tre anni, è troppo lunga e impedisce al Governo di trattare di nuovi patti e di nuove convenzioni con le Società.

Quindi io vorrei che si limitasse l'inchiesta, in confini molto più angusti; stabilite un anno, sei mesi; quanto più sarà breve il termine, tanto più volentieri io l'accetterò.

Ma, negando l'inchiesta, io credo che la Camera commetterebbe un gravissimo errore; e per le ragioni che ho dette e per considerazioni politiche.

Ho sentito i discorsi degli onorevoli Prinetti, Sonnino e Zavattari; ebbene, dico francamente che l'impressione mia è che oggi il conservatore sia stato l'onorevole Zavattari.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavallotti.

Cavallotti. Io ho chiesto di parlare quando l'onorevole Bertolini propose il rinvio.

Sono note le conseguenze di questi rinvii; è noto a che essi tendono generalmente. Credo d'interpretare il pensiero della maggior parte dei presenti, opponendomi, per conto mio, a questa proposta. Succede sempre nelle Assemblee parlamentari che, quando una soluzione affacciata imposta dalle ragioni svolte nella discussione o da un sentimento che prevale nella mente, nei cuori dei più, e si vede, si presenta la soluzione inesorabile, quelli a cui non piace, e che non osano affrontarla, opponendovisi apertamente, domandano il rinvio. È il solito mezzo per cui si tenta di rimandare alle calende greche una soluzione di cui non si osa impugnar la giustizia.

Ecco perchè io mi oppongo al rinvio.

E poichè ho facoltà di parlare, dirò che per me è molto gradevole il trovarmi in questa questione perfettamente d'accordo con quanto fu detto, e con così alte parole, dallo onorevole Maggiorino Ferraris. Io mi sarei augurato che come le sue, avessero suonato anche le parole del ministro.

Certo io non mi meraviglio che l'onorevole Sonnino abbia oppugnato quest'inchiesta. È tutto un ordine d'idee che si concatenano, è tutta una logica di temperamento e di modo di sentire la quale va diritto ai propri postulati. Io capisco che esso deve votare contro, anche credendo, trovo perfettamente naturale che l'onorevole Sonnino voti contro l'inchiesta sugli abusi a cui le convenzioni han dato luogo, come è naturale e logico che vi votino contro tutti coloro i quali hanno votate queste convenzioni, le quali, per me, segnano uno dei punti più oscuri, più loschi della nostra vita politica italiana; Convenzioni che consegnarono migliaia di anime cristiane e di corpi cristiani nelle mani di pochi avidi sfruttatori.

Ho udito dianzi parlare di tendenze. Vi è difatti tutta una tendenza, vi è tutta una scuola politica la quale vede sempre una questione d'indisciplina (ho udito questa parola dalla bocca dell'onorevole Prinetti) nell'insorgere delle proteste e dei dolori degli umili contro le prepotenze e gli abusi dei privilegiati della fortuna. Ma questa scuola politica credo che faccia male gli affari suoi.

E benissimo disse poco fa l'onorevole Martini che l'onorevole Zavattari in questo momento ha portato qui la parola del conservatore. Gli adepti di quella scuola non si accorgono che è precisamente la cecità di quella loro teoria che rende minacciosi e terribili, contro gli stessi interessi ch'essi credono difendere, tanti problemi a cui basterebbe un po' di cuore e di senso di giustizia per risolverli con vantaggio della pace sociale.

Oltre la pretesa indisciplina di coloro che insorgono contro i mali trattamenti, ve n'è un'altra più vera: la indisciplina di coloro che insorgono contro le ragioni dell'equità e della giustizia, e di questa indisciplina della quale i tribunali han ritenuto colpevoli i signori delle Società ferroviarie, il Governo e il Parlamento hanno il diritto e il dovere di occuparsi.

Dappertutto, dove il debole è oppresso dal prepotente, dove la giustizia o l'umanità è violata nei rapporti da cittadino a cittadino, ivi lo Stato, ossia la società, custode del diritto di tutti, ha diritto sacrosanto d'intervento. Come non lo avrebbe nei rapporti dei lavoratori coi membri di una azienda in cui lo Stato è cointeressato, se lo Stato può intervenire in nome della umanità perfino nei più gelosi recessi del diritto privato, nell'interno delle famiglie, perfino nelle ragioni gelose della patria potestà, per difendere i figli da genitori inumani? (*Bene!*)

Infine, faccio mia quell'osservazione giustissima che fu detta dianzi dall'onorevole Sanguinetti: badi la Camera, (e del resto credo che la Camera sia già convinta della necessità di questa inchiesta) badi la Camera a non respingere questa indagine, perchè guai al giorno in cui venisse provato che qua dentro la voce di coloro i quali lavorando onestamente vogliono protette le sante ragioni del lavoro, non trova eco nel cuore dei legislatori. Quel giorno avrete autorizzato i ferrovieri a volger l'occhio altrove, a cercare altrove le soddisfazioni, perchè, non illudetevi, l'inchiesta denegata suonerebbe per essi denegata giustizia.

Un'ultima parola all'onorevole Prinetti,

Mi è doluto sentire da lui un accenno a poca moralità, a poca fedeltà da parte del personale ferroviario.

Auguriamoci piuttosto, onorevole Prinetti, che un poco di quel senso morale, che insegna la rassegnazione a questi vinti del lavoro.

Prinetti. Sì, a commettere i furti sulle ferrovie!

Cavallotti. ... e che li rende rassegnati nel compimento di durissimi doveri anche sotto il peso delle ingiustizie, della miseria, dei dolori, un po' di quel senso morale salga dal basso alle sfere elevate, salga su in alto come i vapori che salgono dall'onde, e modifichi in alto l'atmosfera, ricadendo in pioggia benefica sopra una vita sociale migliore. (Bene! Bravo! a sinistra).

Voci. Ai voti!

Presidente Ha facoltà di parlare l'onorevole Daneo Edoardo.

Daneo Edoardo. Entrato da poco nell'Aula io non ho udito tutti i precedenti oratori: ma mi si disse come si sia asserito da qualche collega qui che non v'era nella condizione degli impiegati ferroviari materia d'inchiesta perchè si trattava d'interessi privati, di questioni di mio e di tuo e che si sia quasi imputato ai proponenti e sostenitori della legge di ispirarsi ad interessi elettorali.

Ora, se ciò è, io che non ho alcuna agglomerazione di ferrovieri nel mio Collegio e non ho quindi interessi elettorali da difendere, sento il dovere di fare una breve dichiarazione.

Io non voglio entrare nel merito della proposta; non voglio discuterne ora la base, i limiti, i termini. Ammetto anzi che su di questo vi sia molto da dire e da discutere e mi riservo, occorrendo, di farlo. Ma credo di poter dire che mai una questione potè a maggiori titoli dirsi questione interessante lo Stato e il Parlamento.

Lo studio della condizione del personale ferroviario è questione gravissima d'interesse patrimoniale per l'Erario in quanto questi è il proprietario delle linee ed è cointeressato negli utili dell'esercizio e la qualità e l'opera del personale hanno un'importanza capitale nel provvedere al buono stato, all'avviamento, al rendimento delle linee.

È una questione di dovere e diritto contrattuale, perchè avendo lo Stato nelle Convenzioni ferroviarie ceduto alle Società il personale, stipulando nel costui interesse certe condizioni, agì per esso come contraente e se ne rese rappresentante e procuratore e ha diritto a far valere quei patti e deve quindi lo Stato e può il Parlamento investigare se lealmente siano osservati.

È una grande questione di pubblico interesse e di pubblica sicurezza, perchè il movi-

mento ferroviario è capitale nella vita economica del paese e interessa che siano tutelate le vite, gli averi, i commerci dei cittadini la cui sorte può dipendere dalla scelta, dalla qualità, dal trattamento e dal servizio del personale ferroviario.

È un dovere sociale e anche legale, perchè appunto per il grande interesse pubblico nel movimento ferroviario, per il gravissimo danno che il paese soffrirebbe, da una anche momentanea sospensione di esercizio, noi non possiamo assolutamente ammettere nei ferrovieri il diritto alla coalizione e allo sciopero come non l'ammettiamo negli agenti dello Stato. E negando loro un diritto naturale, dobbiamo necessariamente sostituirvi la garanzia di una sorveglianza speciale non solo burocratica ma veramente governativa e occorrendo anche parlamentare contro ogni sopruso.

Io ricordo di aver avuto l'onore di essere nella Camera relatore sulla legge dei *probi-viri*, ma ricordo appunto perciò che negò il Ministero, negò a maggioranza la Commissione, negò la Camera agli operai ed agenti ferroviari il diritto di ricorrere anche ai *probi-viri*. E lo negò ai ferrovieri appunto perchè si vollero considerare come agenti di un pubblico servizio che il Parlamento e il Governo avevano interesse e dovere di specialmente e con somma equità tutelare, senza uopo di quella popolare magistratura.

Oh, io rimpiangerei davvero di essermi acconciato a quegli argomenti se ora dovesse la Camera pareggiare le questioni che riguardano il personale ferroviario nei suoi rapporti con le Società esercenti alle questioni di mio e di tuo e di orario o di paga che possono insorgere tra l'industriale privato e il suo operaio e che hanno nel tribunale di *probi-viri* l'arbitro o il consulente e nel diritto di sciopero pacifico riconosciuto la garanzia più sicura.

Io non so, lo ripeto, nè voglio ora sapere, se sian tutte giuste le imputazioni che i proponenti della legge raccolgono come elevate dai ferrovieri, e delle quali i tribunali echeggiano: ma nell'interesse di tutti e della giustizia soprattutto è bene che la luce sia fatta in proposito.

Circondiamo l'inchiesta di tutte le possibili garanzie, affidiamola a uomini non sospetti, diamole modo di sentire imparzialmente tutte le ragioni delle parti: esaminiamo pure se

anche il personale degli agenti risponda per qualità, per numero, per educazione e capacità tecnica e morale al geloso ufficio suo, ma non neghiamo *a priori* la giustizia e l'opportunità dello esame.

Io so e tutti sappiamo qui che anche le condizioni delle Società esercenti non son rosee... (*Commenti*) sì... perchè i loro guadagni da qualche anno poggiano non sull'esercizio, ma piuttosto sull'appalto delle costruzioni ferroviarie loro concesse dal Governo e questo non può chiamarsi utile di esercizio, ma credo pure che, moderatosi al fine lo stato di crisi acuta di tutta la nostra vita economica, esse possono far fronte degnamente ai loro doveri verso il pubblico e alle esigenze ragionevoli degli azionisti. So in ogni caso che è interesse e dovere loro di fare che il personale sia moralmente interessato al buon andamento dell'esercizio, che sia contento, e che in ogni caso è interesse dello Stato e delle Società ad un tempo che il personale non cada nelle mani degli arruffoni che gli si affollano intorno e non veda in costoro soltanto i tutori dei suoi interessi, ma senta di tanto in tanto una parola autorevole tutelando e precisando i suoi diritti e sfrondando le illusioni, gli ricordi anche i suoi doveri nello stesso modo che li ricorderà alle Società esercenti. E so pure che, anche sotto altri aspetti, per la rinnovazione o la denuncia delle Convenzioni gioverà una grande inchiesta parlamentare sull'andamento del nostro esercizio ferroviario, soggetto a troppe influenze e oggetto di troppe lamentele, sicchè una buona volta convenga di veder direttamente quali ne siano le mende e lo stato.

Limitate quindi o allargate, se occorra, chiarite il mandato e il carattere della inchiesta, se volete, ma non negatela.

E io vorrei dire all'ottimo mio amico personale onorevole Bertolini di non insistere esso perchè la questione sia trasportata in una seduta del pomeriggio.

L'eccezione procedurale, per così dire, è troppo poca cosa per esser degna di lui, quando il Governo stesso, che pur mi dicono essere stato così tentennante in questa discussione, non ha osato di metterla innanzi.

In queste sedute mattutine ci si ammanniscono senza scrupoli e senza proteste le discussioni dei bilanci ed era pronta oggi stesso per la discussione una legge che riguarda 77 milioni di spese ferroviarie.

Siamo abituati allo spettacolo, poco edificante invero, di dieci urne messe in fila nel pomeriggio e nelle quali 200 deputati almeno che non udirono una parola della discussione mattutina, versano il voto, certo imparziale, su ciò che nel mattino fu discusso e mi pare che poco davvero debba importare che quei 200 proprio siano nell'Aula, o, meglio, nei corridoi, come accade nel pomeriggio.

Tutti coloro che si interessano alla discussione sono venuti oggi e verranno se anche la si continua di mattina. Mandarla al pomeriggio potrebbe voler dire mandarla a dopo i bilanci, cioè seppellirla, e a questo io non mi piego. La legge non è di quelle che si chiamano politiche e ci dividono in ministeriali e oppositori.

Sono qui raccolti, senza distinzione di colore politico, da ogni parte della Camera, quelli che questo chiedono e quelli che lo negano; diteci voi, onorevole ministro, quali sono le intenzioni vostre, le limitazioni o gli ampliamenti e le garanzie che credete introdurre nel provvedimento, e troverete da ogni parte, ragionevole e cordiale l'accordo. Ma non negatela perchè sarebbe, perdonatemi, un atto cattivo sotto l'aspetto patrimoniale; ingiusto sotto l'aspetto giuridico e amministrativo; pessimo sotto l'aspetto politico.

Non illudiamoci. Non è colle nostre logomachie e batracomiomachie parlamentari che persuaderemo il popolo, ormai diffidente, della bontà delle nostre istituzioni; non è nemmeno colle questioni, che furono dette ardenti, del più e del meno di catechismo diocesano insegnato dalla maestra elementare. Mentre muoiono le antiche divisioni politiche, la fiaccola che accende e illumina le discussioni delle Assemblee moderne è omai la lotta tra l'individualismo e il collettivismo.

Ma o individualisti o collettivisti, o decisi a starsene fra le due correnti scegliendone quello che ci paia migliore, a un solo patto vivremo, quello di scrutare, studiare e risolvere con grande spirito di equità e di amore i problemi che interessano la vita morale e materiale delle masse. E noi progressisti non dobbiamo a nessun modo permettere che i soli socialisti abbiano il monopolio di questi problemi e in nome di essi si mettano alla testa del popolo. Si tratti dei contratti agrari o dei latifondi della Sicilia o dei reclami dei ferrovieri, il dovere nostro, la nostra ragione di vivere è quella. E a questo patto solo, rammen-

tiamolo tutti anche nel decidere su questa inchiesta, che il nostro regime parlamentare potrà ancora essere benefico al paese. (*Bravo!* — *Bene!*)

Presidente. Non essendovi altri oratori iscritti, e nessun altro chiedendo di parlare, riservando la facoltà di parlare a coloro che l'hanno chiesta per fatto personale, dichiaro chiusa la discussione generale.

L'onorevole Zavattari ha facoltà di parlare per fatto personale.

Zavattari. Due sole parole. L'onorevole Prinetti ha detto: provatevi a lasciare qualche cosa in mano ai ferrovieri: e non ha finito il suo pensiero.

Prinetti. Chiedo di parlare.

Zavattari. Ha lasciato così supporre che, ogni volta che si lascia qualche cosa in mano ai ferrovieri, accadono delle sottrazioni. Questo non è vero. Qualche volta non si tratta che di furti simulati; qualche altra il furto può benissimo attribuirsi a qualche ferroviere, ma la maggior parte delle volte, quando nei bagagli vi manca qualche cosa, guardate piuttosto, signori colleghi, ai vostri servitori che avete accanto! (*Si ride*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

Lazzaro. Rinunzio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

Rubini. Ho pochissime parole da dire. L'onorevole mio amico Sanguinetti mi fece un mondo di elogi; io ho il dovere di ringraziarlo, ma ho pure il dovere di non lasciare che la Camera creda che le parole contenute nella mia relazione potessero condurre alla persuasione che vi furono delle attribuzioni abusive di spese al conto dell'esercizio della Cassa. Se quella mia relazione avrà l'onore di esser letta dai miei colleghi, essi vedranno come io ho voluto dimostrare

che l'organismo della Cassa è fatalmente condotto a confondere ordini di spese assolutamente diversi; cosicchè talune d'ordine di manutenzione, andavano confuse attraverso alla Cassa con altre d'ordine patrimoniale. Questo è ciò che ho inteso dire...

Voci. Ma questo non è fatto personale!

Rubini. ... e non ho mai sostenuto che ciò si sia fatto abusivamente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Prinetti.

Prinetti. L'onorevole Zavattari mi ha fatto dire ciò, che io non ho detto.

Io non ho detto: provate a lasciare qualche cosa in mano ai ferrovieri; io ho detto una cosa diversa, e la ripeto.

Ho detto: provate a lasciare oggetti di valore nei bagagli, ed essi correranno dei pericoli assai maggiori, che in tutte le ferrovie degli altri paesi.

Onorevole Zavattari, contro le cifre e contro i fatti, non vale nemmeno la sua voce alta e sonora!

Ma, dico di più, Ella ha detto: quando avete dei furti, la colpa è dei vostri servi. Sulla linea Roma-Napoli per lunghi anni c'è stato un continuo furto di biglietti di controllo; ora domando all'onorevole Zavattari, se quando si è dovuto mutare tutto il personale di quella linea, la colpa era dei domestici dei padroni, che viaggiavano! (*Benissimo!*)

Zavattari. Non è vero.

Presidente. Il seguito di questa discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 12.10.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI
Direttore dell'ufficio di revisione.

Roma, 1896. — Tip. della Camera dei Deputati.