

CCXIX.

1ª TORNATA DI VENERDÌ 15 GIUGNO 1906

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE DE RISEIS.

INDICE.

Ferrovie dello Stato (*Provvedimenti per l'esercizio; discussione del disegno di legge*):

DANEO	Pag. 8500
DE NAVA	8509
GATTORNO	8510
GIANTURCO (<i>ministro</i>)	8491
GUERRITORE	8491
MANTICA	8492
TEDESCO	8505
TURATI	8494

La seduta comincia alle ore 10.

VISOCCHI, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana precedente, che è approvato.

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti per l'esercizio delle ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Provvedimenti per l'esercizio delle ferrovie dello Stato.

Onorevole ministro, accetta che la discussione si apra sul disegno di legge della Commissione?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Accetto.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di darne lettura.

VISOCCHI, *segretario, legge*. (Vedi *Stampato* n. 359-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta ed ha facoltà di parlare l'onorevole Guerritore che è il primo iscritto.

GUERRITORE. Su questo disegno di legge, in cui si sente la fretta con la quale è stato compilato, io farò pochissime osservazioni, poichè ritengo che la sua impor-

tanza sia di molto scemata dopo che la Commissione ha, con opportunità e prudenza, stralciato gli articoli 7, 10, 11 e 12 riguardanti le gare per le forniture del materiale mobile e del materiale fisso, la sistemazione della ragioneria per il controllo sulla contabilità sia da parte della amministrazione, sia da parte dello Stato, la gestione dei lavori, le provviste delle nuove costruzioni, ed in fine la competenza della regia Avvocatura erariale e degli uffici legali dell'amministrazione.

Tutto ciò era molto importante ed è stato rimandato alla legge definitiva, lasciandosi solo la conversione in legge del decreto reale 22 febbraio 1906 (che è tuttora vigente) relativo ad alcune modificazioni di tariffe ed ai termini di resa, quanto riguarda alcune facilitazioni per le espropriazioni di limitate zone limitrofe alle strade ferrate, ed inoltre una disposizione relativa ad una grossa questione, quella dei provvedimenti che riguardano il personale. Io credo però che questi provvedimenti quasi non avrebbero avuto ragione di essere qui inclusi, perchè già hanno forza di legge con l'articolo 22 della legge del 22 aprile 1905, che ora sono integralmente riprodotti nell'articolo 3 del disegno di legge in discussione.

Non credo che valesse la pena di presentare un nuovo disegno di legge per cambiare la data della revisione delle competenze accessorie e dell'unificazione delle tabelle organiche del personale proveniente dalle Società Sicula, Adriatica e Mediterranea e dal Regio Ispettorato, che la legge del 1905 assegnava per il secondo semestre di detto anno, e che il presente disegno di legge, secondo la redazione ministeriale, indicava per l'aprile, e la Commissione fissa in giugno.

Io poi vorrei che queste tabelle organi-

che fossero compiute per la fine del corrente anno, e non per la fine di questo mese; poichè, dopo l'approvazione della legge da parte dei due rami del Parlamento, resterà tanto poco tempo del giugno che il ministro non potrebbe portarvi l'esame necessario, trattandosi d'un provvedimento definitivo per la parte economica del personale delle ferrovie di Stato.

Il breve rimando che io propongo non produce nessun danno al personale, perchè l'andata in vigore dei nuovi organici sarebbe sempre dal 1º gennaio 1906. Anzi, poichè il presente disegno di legge sarà indubbiamente approvato, io proporrei che la legge definitiva per i provvedimenti relativi all'esercizio di Stato delle nostre ferrovie, invece di essere presentata (come è detto nell'articolo 1º di questo disegno di legge) entro l'anno corrente, fosse presentata entro il 1907, per poterci anche giovare di una maggiore esperienza su questo importantissimo servizio pubblico.

E fin qui la Commissione, come ho già detto, si è regolata con grande prudenza. Dove però, a me pare, abbia perduto la sua calma, è davanti all'articolo 3, appunto quello che riguarda il personale; giacchè essa propone che le tabelle organiche sieno compiute entro il mese di giugno: tempo assolutamente insufficiente.

Nè si accontenta di ciò, ma sopprime una disposizione contenuta nel disegno di legge ministeriale e riprodotta dall'articolo 22 della legge 22 aprile 1905, per modo che queste tabelle, approvate con decreto reale, non devono essere convertite in legge dal Parlamento.

Questa disposizione non posso assolutamente accettare, poichè ritengo che il Parlamento abbia fatto con la legge 22 aprile gettito e spero solo provvisoriamente, di troppi diritti che io reputo non solo diritti, ma doveri per lo studio che occorre compiere e per la responsabilità che si assume.

Io credo che il Parlamento non possa disinteressarsi di quanto riguarda la sistemazione di tutto il personale ferroviario. È necessario che il Parlamento sorvegli che tutti i diritti siano rispettati e che nessun favoritismo o errore si commetta, per non gettare il seme di nuovo malcontento e di nuove agitazioni.

Una sola parola dico sull'articolo 9, che non vorrebbe fossero escluse (secondo il progetto della Commissione) le controversie dalla competenza dei conciliatori. Vera-

mente dopo quanto il relatore ci ha detto, con tanta chiarezza, mi pare che si possa ritornare alla disposizione del disegno ministeriale, con la quale le controversie giudiziarie per mancato adempimento delle condizioni di trasporto sulle ferrovie di Stato non possono essere discusse innanzi al conciliatore.

Io quindi, molto modestamente e brevemente, come ho fatto, esorto la Commissione e l'onorevole ministro, perchè usino ancora un po' di prudenza, ed accolgano le mie poche osservazioni, che, spero, possano riuscire di qualche utilità sia all'importante servizio ferroviario, che al numeroso personale. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mantica.

MANTICA. Io voglio solamente, onorevoli colleghi, chiedere alcune spiegazioni che non ho trovato, nè nella relazione ministeriale, nè in quella della Commissione, su un argomento che a me sembra, e spero sembri anche a voi, di somma importanza: soggiungerò poi due raccomandazioni.

Ecco il chiarimento che desidero dall'onorevole ministro e dalla Commissione. Questa legge ha, principalmente, l'intento lodevolissimo di togliere molte ragioni di malcontento fra il personale, con lo scopo supremo del buon andamento del pubblico servizio. Vi sono infatti in questa legge vari provvedimenti predisposti a tal fine, come quello che riguarda l'indennità d'alloggio ai cantonieri, ch'io lodo esplicitamente e la sistemazione del soprassoldo per date località, che sarebbe quello che con altre leggi abbiamo chiamato *l'indennità di residenza*.

Nella relazione della Commissione, mentre di tutti i vari assegni è fatto un rapido cenno, per quanto riflette il coordinamento del soprassoldo e delle località, è indicato ampiamente nelle tabelle il criterio seguito: questo criterio sarebbe di accordare agli impiegati delle ferrovie residenti in Roma il 10 per cento sullo stipendio, con un minimo di 20 lire al mese a favore di coloro che hanno meno di 200 lire al mese di stipendio ed un massimo di 70 lire al mese per coloro che hanno 700 lire o più al mese di stipendio, cioè da lire 8,400 in più all'anno.

Ora a me pare che bisognerebbe spiegare due cose; primo, perchè si sia tenuta questa misura, (misura che per le altre città è diversa, e cioè l'otto per cento o il sei per cento o meno sullo stipendio) derogando dal criterio che già avevamo per una precedente

legge sull'indennità di residenza, e stabilendola in base ad un concetto diverso da quello fissato da quella legge. E per spiegarvi meglio vi ricorderò che la legge del 3 luglio 1902 stabilisce un massimo di stipendio di 4000 lire per avere diritto all'indennità di residenza, e parte dal concetto dello stato civile dell'impiegato; giacchè considera che un uomo il quale abbia famiglia ha certamente più bisogni di un uomo che non ne abbia (*Commenti*)...intendendo, come intende la legge, di bisogni che sia lecito e giusto aiutare e sollevare... Chi ha famiglia adunque ha più bisogni che non uno scapolo come dice con vocabolo non bello la legge (qualche volta dice anche celibe).

Un funzionario che abbia uno stipendio di duemila lire ed abbia numerosa famiglia, ha certamente più diritto ad un aiuto, quando si trova in una grande città, dove l'alloggio ed i viveri sono cari, di colui che abbia 4 mila lire, o 8400 lire o più di stipendio (come dispone la legge che abbiamo sott'occhi), non avendo famiglia.

E la legge del 1902 assegna 200 lire per gli scapoli o celibi, 250 per gli ammogliati senza prole, e per i funzionari che abbiano i genitori od altre persone a loro carico e 350 lire per gli ammogliati o vedovi con prole; tuttociò sino ad un massimo di 4000 lire. Ora io non voglio esplicitamente censurare che si elevi oggi questo massimo; ma è un fatto questo che può racchiudere gravi pericoli; giacchè, approvata questa legge, tutti gli altri impiegati delle altre amministrazioni dello Stato che risiedono in Roma od in altre città dove il vivere sia molto caro, avranno, almeno sino ad un certo punto, il diritto di domandare: ma perchè a noi non dev'essere fatto lo stesso trattamento?

In verità è cosa molto grave il mutare oggi il criterio posto a base della concessione dell'indennità di residenza; poichè, ripeto, col nuovo ora adottato un povero impiegato, che abbia soltanto 2000 lire di stipendio, verrà a prender 20 lire al mese, pure avendo una numerosa famiglia, ed un impiegato che abbia già uno stipendio lauto di 8400 o più anche quando non abbia famiglia a suo carico, verrà a prendere 840 lire annue di indennità, ossia 70 lire al mese.

A me pare che sia doverosa una qualche spiegazione circa questo mutamento di criteri per l'indennità, dal momento che dalla legge del 1902 sino ad oggi l'indennità stessa era intesa, semplicemente come un aiuto dato all'impiegato in considerazione del suo

stato civile, quando si trovi in località in cui le condizioni del vivere siano difficili. Io richiamo su tutto ciò l'attenzione dell'onorevole ministro, della Commissione e della Camera perchè noi ci troviamo a questo: che andando incontro ad una spesa molto maggiore (e questo facilmente potrei dimostrarvi, se lo richiederete e se non vi risulterà evidente) noi creeremo anche molti scontenti, come è facile prevedere, stantechè il nuovo criterio porta ad una misura di indennità di residenza molto maggiore proprio a vantaggio di coloro che si trovano forniti dei più elevati stipendi, e non ne hanno, per le condizioni di famiglia, un dimostrato bisogno.

L'onorevole ministro potrà forse accennarmi a qualche diritto acquisito; ma ciò potrà solo riferirsi alla elevazione del massimo stabilito dalla legge del 1902. Ad ogni modo il criterio per la indennità di residenza non doveva mai essere tale da attribuirne una maggiore a chi meno appare bisognevole, ed una minore a chi è più in disagio. Occorre quindi spiegare e giustificare i nuovi criteri; anche per assolvere il desiderio ed il voto della Commissione, che a pagina 5 della relazione vuole raggiungere l'intento della efficace cooperazione del personale nel buon andamento del servizio ferroviario.

Passo ora alle due raccomandazioni che mi sono proposto di fare.

Nella legge è lasciata al potere esecutivo la facoltà di applicare gli organici; ed in quanto alle promozioni, il relatore della Commissione, non la legge, dice che unico criterio dovrà essere quello del merito, e si dice pure che a pari merito varrà anche l'anzianità. Ora questo è un criterio bellissimo; ma, a parer mio, è necessario circondarlo di qualche garanzia; e l'onorevole ministro comprende subito che non è oziosa la mia domanda. Giacchè il merito può essere valutato più o meno coscienziosamente a seconda del meccanismo di valutazione. Quindi, per assicurarsi che un tale criterio non possa riescire ad arrecar danni piuttosto che dei vantaggi, sempre tenendo di mira l'intento di eliminare ogni possibile ragione di giusto malcontento o di semplice diffidenza, ed anche per non dare al Consiglio di Stato una fatica eccessiva, visto che già tanta ne ha, non sarà male che l'onorevole ministro ci dica come vorrà far funzionare questa valutazione del merito.

Ma anche un'altra raccomandazione io debbo rivolgere all'onorevole ministro sopra

un punto che ritengo degno della maggior considerazione; alludo a quella unificazione dei ruoli, che doveva venire prima dell'assegnazione del vario personale del regio Ispettorato da una parte e delle ferrovie dall'altra, assegnazione cioè ai vari gradi e posti del nuovo organico. Anzi oggi, l'articolo quarto di questa legge ha dovuto portare una sanatoria di ciò che è stato fatto prima e che invece doveva esser fatto dopo. Intanto molti lamenti vengono dalle due parti, e parrebbero in controsenso, ma forse sono concomitanti e concorrono allo stesso fine.

La Commissione dice non essere di sua competenza il tener conto di questi lamenti.

Vi era il personale dell'Ispettorato, che fu assegnato in parte al Genio civile, e in parte al personale ferroviario. L'organico dell'Ispettorato era formato da personale laureato, e si chiamavano tutti ispettori, i quali avevano per aiuto materiale, dirò così, una quantità di impiegati straordinari, provenienti da varie fonti, con diversi titoli o senza titoli. Per la legge del 3 marzo 1904 tutti costoro furono chiamati *sotto-ispettori*, solo perchè gli altri, i laureati, si chiamavano ispettori: furono riuniti in una sola classe.

Ma la denominazione di sotto-ispettori nascondeva due condizioni di dritto diversissime; perchè nel personale delle ferrovie non vi erano qualifiche uniche divise in classi, come vi sono nell'amministrazione del Genio civile e del regio Ispettorato; e questo personale si venne a confondere col personale delle ferrovie e venne a contatto con altri che si denominavano disegnatori, disegnatori principali, capi disegnatori, applicati tecnici, applicati tecnici principali; qualifiche queste che mettevano capo a una mèta suprema, che era il sotto-ispettore.

E tale grado si otteneva dopo trent'anni di servizio: dopo avere cioè lavorato continuamente, dimostrando abilità tecnica; e se non si aveva laurea, si aveva in tanti anni di prova acquisita l'esperienza tecnica equivalente o quasi.

Questa mèta suprema di sotto-ispettore era conseguibile come nell'Adriatica solamente con lo stipendio di lire 3600.

Ora questo personale dell'ispettorato non laureato, venuto da qualunque parte, fu collocato fra i sotto-ispettori dell'esercizio di Stato, e venne a prendere i posti dei sotto-ispettori, togliendoli a questa gente che dopo 25 o 30 anni di servizio aspettava di

arrivare alla mèta ultima della carriera: e di questo abbiamo prova, perchè 85 provenienti dal regio Ispettorato sono messi in questa condizione; 25, che erano di ruolo, ed altri 60 che non avevano precedenti nè di carriera nè di lavoro attivo sulle linee: cioè gli straordinari.

Ora voi potreste dirmi: Come faremo a togliere a chi ha già ottenuto, sia pure per un decreto reale, la medesima posizione, dal momento che noi non veniamo qui ad approvare un organico, e questa condizione di cose eccezionale e non equa forse è dovuta alla difficoltà di comporre in una formula unica personale proveniente da diversi gradi ed ordinamenti?

Io non sono in dovere di suggerire oggi il rimedio concreto; ma chieggo al ministro ed a lui raccomando che la equità sola presieda in ciò, cosicchè gente che ha per trent'anni aspettato come mèta questo bastone di maresciallo non se lo vegga tolto da chi non ha pari grado nè pari carriera. A questo si limitano le mie osservazioni, ed attenderò dall'onorevole ministro precise risposte, in ispecie per quanto riguarda la indennità di residenza; perchè non nascano due agitazioni; una nel personale ferroviario, che invoca un po' di giustizia distributiva da un uomo di Stato come l'onorevole Gianturco, e l'altra qui nella Camera e fuori (e quel che oggi dico, potrà forse essere ricordato in altro momento) quando gli impiegati di tutte le altre amministrazioni dello Stato si muovano per ottenere ciò che al personale ferroviario oggi si concede.

Alle agitazioni ingiuste bisogna resistere; ma non bisogna dar motivo alle giuste. Ed io parlo nell'interesse dell'erario dello Stato, della giustizia e della coerenza.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Turati.

TURATI. Onorevoli colleghi, incaricato dagli amici di dire brevi parole, non posso non rilevare anzitutto lo strano modo, con cui il Parlamento italiano sta illudendosi di risolvere il problema ferroviario, che nel suo duplice aspetto, dei trasporti e del personale coinvolge tanti e così gravi interessi nazionali; sta illudendosi, dico, di risolverlo a pezzi ed a bocconi...

TEDESCO. Col metodo sperimentale.

TURATI. Col metodo sperimentale, ha interrotto l'onorevole Tedesco. Ma, se fosse qui Galileo Galilei, direbbe che calunniate il suo metodo. Questo è soltanto il metodo empirico, che, subendo le suggestioni or di quella necessità momentanea, ed aggiungia-

mo pure, or di questa, or di quella paura, approva oggi, provvedimenti che non collimano con quelli di ieri e non si riannodano a quelli di domani.

Nell'aprile del 1905 abbiamo approvata una prima legge provvisoria, sotto la minaccia dello sciopero ferroviario, in quel modo che tutti ricordano, stralciando, racimolando e peggiorando alcune disposizioni dei disegni di legge precedenti, e pretendendo di risolvere la questione dello sciopero con quel famoso articolo 18, che è uno dei più graziosi mostri giuridici che si possano trovare nella legislazione. Con quell'articolo si dichiarò che tutti i ferrovieri dal direttore generale al lampista, all'agganciato, sono considerati pubblici ufficiali, in contraddizione alle stesse sentenze della Cassazione che avevano attribuito questa qualifica, in modo limitato e per determinate ragioni di polizia ferroviaria, ad alcune categorie di funzionari, e in contraddizione soprattutto alla natura delle cose, in quanto la qualifica non nasceva dalla funzione, ma rispondeva a una finzione, e veniva creata non per aggiungere ma per togliere diritti a chi ne era investito, per privare, cioè, i ferrovieri, in quanto lavoratori di un'industria, dei diritti elementari di coalizione e di sciopero propri a tutti gli altri lavoratori.

Era una specie di semi-militarizzazione permanente, tanto più assurda ed odiosa in quanto non aveva a riscontro quei compensi, quelle garanzie, che, trattandosi di un servizio pubblico, potrebbero sole renderla accettabile e che erano accennate nei progetti precedenti.

L'onorevole Tedesco, che mi ascolta così benevolmente, aveva infatti, nei suoi due progetti del 1904 e 1905, inserito provvedimenti, che tendevano a coonestare il divieto dello sciopero mercè un duplice congegno di compensi economici e giuridici. Fra i compensi economici era notevole quella, sia pure attenuata e indiretta, partecipazione agli utili, sotto forma di premi e di cointeresse alle economie, che mitigava l'antagonismo d'interessi fra amministrazione e ferrovieri, tentando di associare questi ultimi alla fortuna economica di quella.

Compenso giuridico era invece, nel primo progetto, per quanto insufficiente nella sua composizione, il Collegio, dei ricorsi con rappresentanza elettiva del personale, e, nel secondo progetto, tutto il congegno dei Consigli elettivi di categoria, onde uscivano il Collegio arbitrale e l'arbitrato obbligatorio; del quale noi avremmo bensì voluto esten-

dere la competenza dalle sole contese giuridiche che anche a quelle economiche, ma che ad ogni modo apriva una via di soluzione ai conflitti senza ricorrere a quella forma di vera e reale schiavitù che è il divieto dello sciopero senza alcun contrappeso.

Ora la legge del 1905 dimenticava tutto ciò, e il presente disegno di legge se ne ricorda ancor meno, e ci lascia, di fronte ai pericoli di uno sciopero ferroviario, armati unicamente di quella formula secondo la quale i ferrovieri sono « considerati pubblici ufficiali », formula il cui senso e la cui portata credo che nè l'onorevole Gianturco, così profondo giurista, nè il relatore della Commissione saprebbero chiarire alla Camera.

GIOVAGNOLI. Lo ha dichiarato l'onorevole Colajanni!

TURATI. Non ho studiato tutte quante le opere complete dell'amico Colajanni, ma mi pare estremamente difficile. Ricordo per esempio che, secondo il progetto, i ferrovieri erano considerati ufficiali pubblici « agli effetti dell'articolo 181 del codice penale »; questa frase veniva però cancellata nel testo definitivo; onde siamo nell'incertezza se l'articolo 18 della legge speciale sopprima o mantenga la sanzione generale del codice penale in materia di scioperi dei funzionari dello Stato. Da un lato parrebbe che l'articolo 181 dovesse sempre aver vigore, non intendendosi come e perchè lo sciopero dei ferrovieri, poichè furono considerati pubblici ufficiali, debba essere diversamente trattato, quanto agli estremi del reato e alla punizione che lo riguarda, dallo sciopero dei loro colleghi delle altre aziende dello Stato. Ma, dall'altro lato, parrebbe invece che la disposizione speciale dovesse cancellare la disposizione generale, sia per la nota massima che la legge particolare e posteriore, quando regola tutta la materia, deroga alla legge generale e precedente, sia per le incompatibilità e i manifesti assurdi a cui cotesta coesistenza delle due disposizioni non potrebbe non dare origine.

Infatti l'articolo 181 commina agli scioperanti la interdizione temporanea dall'ufficio, che, in verità, in materia di sciopero, sembra misura alquanto strana, riuscendo non già a farlo cessare, ma anzi a prolungarlo per effetto della stessa sentenza. L'articolo 18 della legge speciale contraddice ed aggiunge, comminando non solo l'interdizione temporanea, ma le dimissioni coatte. Poi, il codice penale non punisce se non l'abbandonare il lavoro « indebitamente », ossia

lo sciopero illecito e non giustificato. Cosicché, se le due disposizioni coesistono, avverrà che gli scioperanti potranno essere, per l'una, interdetti temporaneamente dall'ufficio e, per l'altra, dimissionati definitivamente. Non solo: ma, dimostrando essi che l'abbandono del lavoro fu giustificato, che si tratta di uno sciopero di giusta difesa contro un sopruso, essi verranno assolti in base al codice penale dall'interdizione temporanea e condannati in base alla legge speciale alla dimissione perpetua. Mentre il meno sarebbe troppo, il di più sarà legale! (*Interruzioni*).

Vi sono di fatti le attenuanti, stavo appunto per parlarne, perchè anch'esse hanno degli effetti molto curiosi. Già, comincia ad essere curiosissima quest'altra finzione giuridica, per cui, come si « considerano » pubblici ufficiali i semplici operai, così si « considerano » dimissionari coloro che non hanno alcuna intenzione di esserlo. È infatti ormai stabilito da una giurisprudenza costante che lo sciopero in sé stesso, in quanto mira non a rompere ma anzi a difendere, a mantenere e talvolta a migliorare il contratto di lavoro, non solo non implica le dimissioni, ma anzi le esclude assolutamente. Potrà talvolta dar luogo alla risoluzione del contratto di lavoro per colpa grave della parte scioperante, ma evidentemente ciò deve esaminarsi caso per caso ed essere pronunciato dal giudice.

Ad ogni modo le dimissioni non possono essere che spontanee. Finora, quando non erano spontanee, si parlava di revocazione dall'impiego o di destituzione. Erano soltanto i sultani che qualche volta venivano « suicidati » dai loro fedelissimi eunuchi. Ma poichè l'articolo è tutto molto allegro, la destituzione minacciata agli scioperanti può anche mutarsi in un semplice « provvedimento disciplinare », a giudizio del direttore generale delle ferrovie. Una volta la legge penale doveva essere certa ed uguale per tutti; il diritto di condonare o commutare le pene era la prerogativa del Sovrano; con la legge ferroviaria dell'aprile 1905, il diritto di grazia, quello che fu detta la più bella gemma della Corona, si andò ad incastrare nel cappello a stajo del commendator Bianchi! Il quale dovrà trovarsi in un curioso stato d'animo quando spetterà a lui decidere se dovrà mettere sul lastrico cento mila famiglie o piuttosto infliggere soltanto il rimprovero semplice o qualche lira d'ammenda.

Ora, tutto questo guazzabuglio, che non

sta in piedi da nessuna parte, non è punto corretto dal presente disegno di legge.

Una voce. Ma è fuori d'argomento.

TURATI. Siamo proprio al contrario, nell'argomento del personale, che è il tema principale, per non dire unico, di questo progetto. Noi leggiamo anzi nella relazione dell'onorevole Carmine che con esso s'intende di « sistemare definitivamente una buona volta la tanto dibattuta questione del personale, dando soddisfazione alle giuste domande... »

IUZZATTO ARTURO, *relatore*. Si tratta della sistemazione economica. Lo stato giuridico qui non c'entra.

TURATI. Ma la questione economica si connette essenzialmente con quella giuridica.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Bisognerebbe modificare la legge esistente; altrimenti è fuori luogo questa discussione. Bisognerà abrogare l'articolo 18 della legge esistente e allora si potrà discutere la sua proposta.

TURATI. Ma scusi, onorevole Gianturco, tutto questo disegno di legge, e particolarmente poi l'articolo 4 *bis*, che fa luogo alla facoltà di ricorrere alla IV Sezione del Consiglio di Stato, si riannoda essenzialmente alla questione trattata nell'articolo 18 della legge precedente. Ora, se vogliamo che le leggi siano non del tutto inorganiche, che non stridano l'una con l'altra, è pur necessario esaminare tutto il sistema dei rapporti tra il personale e l'amministrazione.

Ma limitiamoci pure, se così si vuole, al disegno di legge presente.

Anche questo ci viene davanti in una condizione abbastanza strana. Nel 1905 legiferammo sotto la minaccia dello sciopero dei ferrovieri; oggi ne urge e minaccia lo sciopero generale dei deputati.

Bisogna quindi, come dice l'onorevole relatore, fare alla svelta. Ora, questo disegno di legge, nel testo della Commissione, non fu distribuito che ieri. Anzi c'è un articolo, il 4-*bis*, che fu distribuito, credo, stamani, e io potei averlo ieri sera per speciale cortesia del relatore.

Orbene, questo disegno di legge, che dobbiamo dunque discutere senza averlo potuto studiare, pretende di regolare la questione del personale con la concessione di sette milioni e con l'articolo 4-*bis*. Quanto ai sette milioni, io ignoro profondamente perchè siano sette piuttosto che quattro o piuttosto che quattordici, e perchè vengano distribuiti in quel modo piuttosto che in un altro. Ab-

biamo dei gruppi di cifre affatto sintetici: tanto per l'unificazione degli organici, tanto per le competenze accessorie, tanto per queste indennità e tanto per quelle. Queste cifre saranno giustissime, saranno il prodotto di calcoli esattissimi, ma dalle due relazioni non ne sappiamo assolutamente niente. Le tabelle organiche mancano. Le dimostrazioni non esistono. I criterii sono un mistero. E dobbiamo fare un atto di fede.

Mi limito quindi ad alcune osservazioni in via dimostrativa.

Anzitutto, questa legge mira a disciplinare le condizioni del personale in tutte e tre le grandi reti, meridionale, sicula e adriatica. Implicitamente, se ho ben compreso, anche quelle del personale delle ferrovie meridionali.

Ora pende davanti alla Camera la gravissima questione del riscatto o non delle ferrovie meridionali. Si ignorano ancora, a questo riguardo, i precisi intendimenti del Governo e si ignora il tempo ed il modo con cui la Camera risolverà questa questione.

Ora, io domando: È opportuno risolvere oggi, sia pure indirettamente, la questione del personale delle Meridionali, addossando fin da ora allo Stato tutti gli eventuali aumenti portati dalla unificazione degli organici, dalla parificazione delle indennità e da tutto il resto, prima di avere deciso la questione del riscatto o non delle Meridionali? Io capisco benissimo le inquietudini del personale e capisco che bisogna dare ad esso delle garanzie, a cui ha assolutamente diritto. Ma vi domando: non era opportuno discutere, insieme alla questione del riscatto, quella del trattamento del personale? Data la proporzione enorme, che supera, se non erro, il 60 per cento, che rappresentano, sul bilancio ferroviario, gli stipendi del personale, non vi pare che la soluzione data oggi a questa questione, per riguardo al personale delle Meridionali, risolva implicitamente, vincolando la Camera a favore del riscatto, anche la questione del riscatto delle Meridionali?

Non vi pare che, se noi avessimo lasciato libero il giuoco delle competizioni d'interessi fra l'Amministrazione delle Meridionali e il rispettivo personale, il quale, fortificato nelle sue organizzazioni, avrebbe certo richiesto, e a buon diritto, la parificazione delle sue condizioni a quelle del personale di Stato, magari colla minaccia di uno sciopero, la quale in questo caso poteva coincidere coll'interesse generale dell'erario e

della nazione, e alla quale perciò probabilmente il Governo stesso avrebbe dovuto fare buon viso, non vi pare che tutto questo poteva avere un'influenza decisiva per determinare anche le Meridionali a fare allo Stato nuove e maggiori concessioni, le quali avrebbero potuto, eventualmente, rendere il riscatto accettabile anche da coloro che oggi lo credono, nei termini in cui è proposto, dannoso al bilancio e all'interesse economico della nazione?

LUZZATTO ARTURO, *relatore*. Ma qui non c'è niente di tutto questo. Io trovo che l'oratore ha ragione in quello che dice, ma non c'è nella legge.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non si pregiudica nulla.

TURATI. Ma con questa legge si stabilisce implicitamente che il personale delle Meridionali...

LUZZATTO ARTURO, *relatore*. No, no; non c'entra nella legge. Non si parla delle Meridionali.

Una voce a destra. È un discorso fuori di luogo.

TURATI. Sarà benissimo. Ho già detto che il progetto non potei leggerlo che ieri, (*Aaah!*) Sicuro! e non potevo leggerlo prima, e ho già lamentato la precipitosità con cui ci si costringe ad affrontare queste discussioni senza il tempo materiale per formarci un criterio esatto delle cose.

La mia impressione è questa: che il personale delle Meridionali venne già garantito dallo Stato che le sue condizioni sarebbero in ogni caso parificate a quelle del personale delle ferrovie dello Stato (*No, no!*). Questo mi par di ricordare. Tanto meglio se non è così; allora cadrebbe, e ne sarei ben lieto, tutta la mia argomentazione. Me lo auguro sinceramente, senza esserne, allo stato degli atti, ancora interamente convinto.

Un'altra osservazione. La legge del 1902 fissava il massimo, mi pare, di un milione per riparare a certe lacune degli organici e delle competenze allora pattuite, ed oggi Governo e Commissione trovano che bisogna portare quel milione a sette milioni.

GIOVAGNOLI. È l'amico Guicciardini che aveva messo un milione.

TURATI. Eravate tutti, perchè tutti l'avete votato. Io anzi avevo fatto un discorso che chiedeva parecchi milioni invece di uno, perchè avevo acquistato la convinzione che un milione era una cifra irrisoria, e perchè, eletto da un Collegio essenzialmente ferroviario, e avendo rappresentato i ferrovieri nelle trattative col Governo,

avevo il dovere morale di occuparmi della cosa. (*Interruzioni*). Ad ogni modo è la Camera che ha approvato il disegno di legge, non è l'onorevole Guicciardini.

Or di qui balza fuori una confessione che il Governo stesso fa a favore dei ferrovieri; i quali, dopo tutto, possono aver commessi degli errori di tattica, possono aver seccato qualche volta il commercio ed anche l'onorevole Giolitti...

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Niente affatto, non mi hanno seccato per nulla!

TURATI. Tanto meglio! Ignoravo che ella fosse tanto filosofo, e non vorrei che i ferrovieri traessero dalle sue parole un incoraggiamento a ricominciare. Ad ogni modo, questa confessione, che oggi facciamo, che un milione non basta più e che bisogna cominciare da sette milioni per rendere giustizia ai ferrovieri, dimostra quanto fossero esagerate le accuse mosse loro di tentato saccheggio dell'erario. È pacifico ormai che in sostanza essi avevano ragione, tant'è che oggi ammettiamo che si doveva dare molto di più di quello che allora si pretendeva di dare.

Ma come si distribuiranno questi danari? È quello che nè il disegno di legge nè le relazioni non chiariscono affatto. Si dice soltanto che si deve dare molto di più di quello che si aveva promesso. Per la famosa regolarizzazione furono convocate Commissioni di ferrovieri con mandato consultivo, ma non consta che le loro proposte siano state accolte e siano rispecchiate nelle tabelle che fanno appendice a questo disegno di legge. I ruoli sono chiusi sotto sette suggelli. Nulla fu portato in pubblico.

Discussione dunque non si è fatta, nè qui si può fare, perchè ci mancano i dati; nè la volle fare la Commissione; dichiara infatti l'onorevole Arturo Luzzatto nella sua relazione che, sebbene numerosi sieno arrivati i reclami e le petizioni anche collettive contro le variazioni dei ruoli, la Commissione ricusò di occuparsene, preferendo lasciare intera la responsabilità di decidere al potere esecutivo. Dunque, come ho detto, noi faremo un atto di fede approvando questa legge. L'onorevole Gianturco o l'onorevole Carmine, (ormai non si sa più bene a chi spetti la paternità di questo progetto, che sembra proprio un povero trovatello) hanno dichiarato che questo danaro è necessario...

GIOVAGNOLI. Anche Tedesco.

TURATI. Anche l'onorevole Tedesco è padre di questa legge? Allora non si contano più. Credevo che i padri, al più, fossero due, e invece vedo che sono addirittura un reggimento. (*ilarità*).

Faremo dunque questo atto di fede, perchè nessuno vorrà assumere la responsabilità di ritardare l'approvazione dei benefici che il progetto contiene. Ma, per la salvezza dell'anima mia, debbo dichiarare che non ne so niente, che non capisco niente assolutamente.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Va all'inferno lo stesso. (*ilarità*).

TURATI. Oh! per questo, ero già candidato all'inferno da tanto tempo! (*ilarità*).

Voglio dire che la responsabilità rimarrà tutta del Governo. E vengo al terzo ed ultimo argomento sul quale intendevo di fare qualche osservazione.

Sembra che, per rispondere ai reclami, per ovviare al previsto malcontento, si intenda provvedere con quell'articolo 4 bis, che venne fuori solo, come un orfanello, ieri sera, concordato fra Governo e Commissione, e per il quale è data facoltà ai ferrovieri, che si vedessero lesi nei loro diritti dal nuovo organico e dalle nuove assegnazioni di stipendio o di grado, di ricorrere alla IV Sezione del Consiglio di Stato. Non so se questo articolo abbia valore maggiore della carta su cui è scritto.

Io non sono profondo in diritto amministrativo, ma non vorrei che regalassimo ai ferrovieri il sole di luglio, in quanto che, una volta dichiarati pubblici ufficiali, mi pare che questo diritto di ricorso al Consiglio di Stato deriva loro dalla legge generale. Ma, checchè sia di ciò, tengo a dichiarare che questa misura è di una insufficienza colossale, non risponde neanche al principio delle esigenze a cui dovrebbe provvedere. È ciò per molte ragioni.

Anzitutto, ignoro se il Consiglio di Stato, come oggi è disciplinato, possa meccanicamente prestarsi a dar passo alla grandine di reclami che probabilmente non mancheranno. Ho inteso molte volte dire che la IV Sezione era ostruita dalle troppe cause, che le sentenze si attendevano per mesi e per anni.

Io non esercito l'avvocatura, ma me lo sento confermare da giuristi che sono qui. Ora, io domando, dove anderà a finire la promessa che facciamo di una procedura spiccica...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. È naturale, meno lenta di quella dei

tribunali, perchè ha un solo grado di giurisdizione.

TURATI. ...mentre il Consiglio di Stato si trova in questo stato di auto-ostruismo permanente?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Si provvederà; c'è già un disegno di legge.

TURATI. L'articolo 4 *bis*, se ho capito bene, perchè mi trovo, l'ho già detto, in uno stato di necessaria quanto portentosa ignoranza, provvede unicamente al movimento dell'organico. Ma tutte le altre questioni, competenze accessorie, materie disciplinari, rispetto dei diritti acquisiti, tutte le altre materie insomma che sono pure il tessuto del contratto di lavoro ferroviario, sottratte, a quanto pare, alla competenza della IV Sezione, come si risolveranno e con quali garanzie per i lavoratori?

Si parla, nelle relazioni, di contratto di lavoro, ma anche questa è una canzonatura: perchè contratto, se ben mi ricordo ciò che appresi all'Università, significa una convenzione discussa ed accettata dalle parti; non già un'imposizione fatta da una parte sull'altra. Questo preteso contratto di lavoro darà poi luogo ad una quantità di questioni che l'articolo 4 *bis* non dà alcun modo di risolvere. Non parliamo dunque di sistemazione del contratto di lavoro: diciamo che si assegnano 7 milioni, che potranno essere troppi o troppo pochi, non sappiamo bene, buttati là, come una mancia, per far tacere della gente che grida. (*No! no!*) Perchè questo, in fondo, mi pare il criterio informatore di questa legge: c'è gente che può dar delle noie, bisogna rabbonirla e le diamo i 7 milioni. (*No! no!*)

Potrebbero anche essere troppi. Eppure, nel 1902, sotto gli auspici dell'onorevole Giolitti, a cui debbo rendere questa testimonianza d'onore, si erano intavolate trattative con le rappresentanze dei ferrovieri, si era entrati cioè sul terreno della vera stipulazione del contratto di lavoro.

Nel primo progetto Tedesco vi era il congegno del Collegio dei ricorsi, che, ho già detto, non soddisfaceva per la composizione, ma che, insomma, rappresentava la ammissione della necessità di discutere e rivedere il contratto di lavoro. Nel secondo progetto Tedesco, modificato dalla Commissione, relatori Lacava e Pantano, si erano introdotti i Consigli di categoria, eletti dai ferrovieri, dal cui seno balzava fuori il Collegio arbitrale obbligatorio.

Non è inutile rammentare quel che dicevano appunto a questo proposito i due relatori: « Non è stata ancora risolta la questione dell'arbitrato, la quale — noti la Camera — assume oramai un carattere di improrogabile necessità... Questo istituto è destinato ad assicurare al personale la più salda e sicura garanzia di giustizia, con lo eliminare con ciò stesso tutte quelle cause di malcontento e di agitazione provocate dai favoritismi, dai capricci, dalle vendette dei superiori, o dalle ingerenze illecite, parlamentari ed extraparlamentari, che affievoliscono nell'animo del personale la fede nella giustizia ». E più lunge si notava come « la più sincera garanzia di giustizia è data dalla perfetta eguaglianza fra i rappresentanti dell'amministrazione e quelli del personale ». Altro che Quarta Sezione del Consiglio di Stato!

LUZZATTO ARTURO, *relatore*. Ma noi intendiamo bene di discutere tutto questo.

TURATI. Intanto passano gli anni, scoppierà magari qualche sciopero, e non solo l'arbitrato elettivo, tecnico, non si vede spuntare, ma se ne pregiudica e se ne vulnera il principio con questo mezzuccio dell'articolo 4 *bis*, che gli sostituisce la competenza della Quarta Sezione del Consiglio di Stato!

Concludo dunque con una riflessione, di carattere generale. In questo ormai cronico conflitto fra ferrovieri da un lato, amministrazione ferroviaria o di Stato ed interesse pubblico dall'altro, noi andiamo continuamente altalenando fra due specie di anarchismo: quello dell'alto e quello del basso, che si causano e si condizionano a vicenda. Quello dell'alto presume, con la logica di Artaserse, che faceva verberare l'oceano, di sopprimere gli scioperi ferroviari con precetti scritti sulla carta, con minacce terribili di dimissioni, di carcere, d'impalamenti. (*Ilarità*).

Non si vuol capire che lo sciopero, nella grande industria moderna e nei grandi servizi pubblici, prima ancora di essere o non essere un diritto, su di che si può discutere a perdifiato senza cavare un ragno dal buco, è soprattutto un fatto — un fatto incoercibile, talora anche rivoluzionario; se volete — che è ridicolo voler impedire con minacce penali; mentre si previene e s'impedisce con sicurezza, nelle vie civili della ragione e della discussione, mettendo attorno a un tavolino dieci o dodici persone, investite di una legittima rappresentanza delle parti. Con che l'accordo si trova sempre — vi è

un accordo necessario e meccanicamente inevitabile — e nessuno sciopero è più possibile, perchè, aperte le vie della ragionevole intesa, ad ogni moto di violenza viene a mancare il presidio della giustificazione morale e della convenienza anche egoistica dei lavoratori.

Dall'altro lato vi è l'opposto anarchismo, quello di coloro che credono di potere, con lo sciopero nei servizi pubblici, paralizzando la vita nazionale, indisponendo e facendo bestemmie le industrie ed i commerci, acquistare simpatie ed ottenere la vittoria; un pregiudizio anche questo, che però, vogliamo essere sinceri, fu incoraggiato in generale dal Governo italiano, il quale spesso volte ha ceduto alle minacce e alle violenze; quasi mai alle suggestioni della ragione.

Io non credo che l'arbitrato, come lo voleva la Commissione che esaminò il secondo progetto Tedesco, fosse perfetto; penso anzi che dovesse venire esteso dalle questioni giuridiche a quelle economiche, e non solo ai patti stipulati, ma anche ai patti nuovi ed alle nuove pretese.

Fu detto che il Collegio arbitrale, se estendesse il suo esame alle questioni economiche, avrebbe scavalcato il Parlamento e i poteri dello Stato; ma ciò non è esatto, perchè il voto degli arbitri non sarebbe mai altro che un opinamento tecnico, il cui valore si conterrebbe entro i limiti del bilancio generale votato dalla Camera, e di cui il Parlamento dovrebbe bensì tener conto, ma che non si sovrapporrebbe alla sua sovranità.

Ad ogni modo, io non ho l'ingenuità di proporre ora l'arbitrato come emendamento a questa legge. Rammento queste cose rapidamente per sgravio di coscienza, e perchè rimanga ben fermo che noi socialisti, anche in questa questione, rimaniamo fedeli al principio di opporci, tanto alle ribellioni ed alle violenze dal basso, quanto alle coercizioni che vengono dall'alto.

Se non accetterete questi criteri, avrete eternamente il riprodursi degli scioperi, che sono indubbiamente il prodotto del doppio anarchismo di cui vi ho parlato. Sarà affar vostro, e noi ve ne lasciamo intera la responsabilità.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Daneo.

DANEO. Io non intendo entrare in materia. Ho modestamente partecipato ai lavori della Commissione e ho approvato nelle sue linee principali il disegno di legge e le modificazioni apportatevi e quindi non met-

terò avanti che qualche rilievo e qualche domanda di schiarimento che mi paiono opportuni.

Anzitutto però mi sia permesso di deplorare che l'onorevole Turati, che ha tanto ingegno e coltura e che è abituato a studiare con amore tutte queste questioni che riguardano il personale, non abbia avuto il tempo di approfondire l'esame di questo disegno di legge e di potere quindi, coll'autorità che possiede, dire da questa tribuna parlamentare al personale ferroviario che questa legge è un'attestazione molto larga, molto generosa di benevolenza che verso di esso danno il Governo e il Parlamento.

Il personale ha già avuto quella certa sistemazione buttata giù nella legge del 1902, colla quale lo Stato venne ad integrare, col miglioramento degli organici e delle paghe, l'opera delle Società; ma i sei milioni di oneri al bilancio dello Stato che si prevedero allora sono cresciuti assai, tanto che, come tutti sappiamo, ormai sono assai più che doppi. E anche con questa legge il milione che l'onorevole Guicciardini stabiliva come un limite massimo, i tre o quattro milioni che l'onorevole Turati nella medesima discussione osava appena sperare, come il maggiore sacrificio che si potesse chiedere in via di larga equità allo Stato, son cresciuti a sette nelle attuali previsioni e forse ancora aumenteranno nei bilanci futuri.

E non basterà. Vi saranno delle conseguenze, non immediate, indirette, ma pur troppo inevitabili, di allargamenti ulteriori, dei quali toccherò fra poco; conseguenze imprescindibili di ciò che oggi facciamo approvando questa legge.

Essa ha il carattere ormai comune a tutto ciò, o quasi, che andiamo facendo in questa materia, di essere un provvedimento ispirato a buone intenzioni, ma abborracciato, frettoloso, precipitato e, da parte del Governo, forse alquanto in opposizione con quella che dovrebbe essere sua missione, di tenere serrati i freni contro le eccessive richieste dei rappresentanti, e, specialmente, di armonizzare tutti i provvedimenti relativi alle svariate categorie dei funzionari dello Stato, i quali dovrebbero sempre essere trattati ad una stregua comune. Stipendi, pensioni, indennità, vantaggi speciali, garanzie di stabilità, obblighi e sanzioni disciplinari dovrebbero sempre essere organate in modo che a pari titoli, a uguale dignità, a consimili fatiche e responsabilità, uguali compensi e oneri rispondano in tutte le amministrazioni dello Stato.

Questo pur troppo non è, e perciò il malcontento specialmente dilaga e nuovi pericoli e nuove voragini minacciano sempre i nostri bilanci e minano la solidità dei nostri congegni amministrativi.

E questa legge è una delle più pericolose in tale senso, poichè dobbiamo riconoscere che, beneficiando, anche giustamente, i ferrovieri, apriamo a molte altre classi di funzionari un nuovo campo di ragionevoli aspirazioni e di non infondate lagnanze.

Ma la discussione è ora limitata a queste proposte, e il tempo urge, sicchè io mi limiterò all'avvertimento che ho creduto doveroso, e parlerò solo del disegno che ci sta dinanzi.

Io credo che sarebbe stato necessario, invece di presentare questo disegno di legge, fare qualche provvedimento transitorio di assegni temporanei *ad personam* e lasciare, specialmente per certe categorie di impiegati, maturare assai meglio ed assai più logicamente i definitivi e più organici provvedimenti; e parlo specialmente del personale del Ministero dei lavori pubblici e di quello proveniente dall'Ispettorato passati alla Amministrazione ferroviaria. Ma oramai le cose, in seguito a decreti, a disposizioni di servizio, a leggi di bilancio che hanno per una parte di questo personale pregiudicata la questione, sono giunte ad un punto che l'assettamento che si propone oggi, per quanto abborracciato, può dirsi una logica conseguenza dei fatti anche irregolarmente già compiuti. In queste condizioni io mi appresto dunque ad accennare semplicemente quali sieno, secondo me, le mende ed i difetti che si possano ancora in questi provvedimenti rilevare e tentare di correggere. L'articolo primo è semplicemente enunciativo e innocuo: l'articolo secondo è importante perchè legittima ed anche aggrava le anormali condizioni che sono fatte al commercio ed all'industria dal regio decreto 22 febbraio 1906. Il nostro servizio ferroviario di Stato in questo decorso anno fu chiamato molto spesso un disservizio, una baracanda, e con molta ragione. Ma quali ne sono le cause? Prima fra tutte la disorganizzazione burocratica risultante dalla difficoltà di fondere il personale di tre diverse amministrazioni e di ordinare il servizio con altri centri di direzione e poi la deficienza di materiale mobile e fisso e di impianti. In tali condizioni, con un decreto che può chiamarsi decreto-legge, perchè fu mandato

in vigore prima di divenire legge, il Governo dettò norme diverse per togliere e diminuire gli ingombri, ma intese anche ad alleggerirsi di molte responsabilità giuridiche ordinarie del vettore, in vista appunto di questo stato straordinario di cose.

E certamente le condizioni del commercio non ne furono avvantaggiate. Fu certamente anche questa una necessità e, se usate con prudenza, le disposizioni sarebbero tollerabili, ma il pericolo consiste in ciò che, cresimando colla legge queste disposizioni speciali e anche aggravandole, noi veniamo a favorire ancora le lentezze e le irresponsabilità della burocrazia.

Infatti, mentre una delle disposizioni molto gravi del decreto già era questa: che i termini abituali di resa delle merci potevano essere modificati dappertutto dove le stazioni erano ingombre, sia per deficienza di impianti e di moli di scarico, sia per deficienza di materiale adatto, ora con questa legge si farebbe ancora un passo di più, che pare molto piccolo ma che la burocrazia può far diventare enorme se il ministro non darà alla Camera delle assicurazioni di fermezza, di energia e di prudenza nell'interpretare la legge, assicurazioni che saranno domani probabilmente richieste ad altissima voce da tutto il commercio e da tutta l'industria. Mentre cioè il decreto reale parlava di stazioni ingombre e in tale caso prolungava i termini ordinari e già lunghi di resa delle merci, ora la legge parla di stazione dichiarata ingombra. In qualunque stazione quindi di dichiarata ingombra, e anzi in qualunque stazione, per arrivare alla quale occorra passare per un'altra stazione dichiarata ingombra, i termini di resa e di responsabilità ordinari svaniranno; ora in queste condizioni quale è il caso nel quale l'amministrazione sarà responsabile del ritardo? Quale è il vagone che non passerà almeno per una stazione che possa essere dichiarata ingombra dalla burocrazia?

E quale è la burocrazia, mai propensa alle facilità verso il pubblico, che non proseguirà per molto tempo a lasciar sussistere, anche al di là del ragionevole, le dichiarazioni d'ingombro che saranno state fatte una volta anche giustamente, quando queste dichiarazioni d'ingombro salveranno più facilmente le proprie responsabilità? Ecco il timore che ho.

Io non vorrei fare ora inutilmente una proposta recisa di soppressione. L'ho tentata in Commissione e la Commissione l'aveva accettata, ma il ministro diede delle

ragioni che riuscirono a persuadere almeno il relatore, e forse la maggioranza, e la Commissione non insistè e se ne riferì alla Camera.

E perciò io mi limito a chiedere al ministro, quando non voglia acconsentire alla soppressione della parola « dichiarata », che con istruzioni precise alle direzioni si renda assiduo, quotidiano il compito di vigilanza sopra queste dichiarazioni.

Ormai, noi avremo un esercito di ispettori: veda il ministro di disporre, veda la Direzione di fare che taluno di essi sia destinato a vigilare perchè il personale ferroviario non esageri nel pronunziare e più nel prostrarre gli effetti delle dichiarazioni d'ingombro delle varie stazioni e non renda maggiore il disservizio ferroviario anzichè facilitare il servizio. Insomma io ammetto l'uso prudente della facoltà, ma ne temo l'abuso.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ce ne sono state cinque o sei in tutto il Regno di queste dichiarazioni...

DANEO. Ma d'ora in poi quante saranno? Io non lo so, ma temo...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. E già in applicazione.

DANEO. E, se sono ora poche, io chiedo al ministro che vigili perchè queste dichiarazioni non diventino di più. E se il ministro mi darà delle assicurazioni esplicite, mi vorrò, da buon amico personale e politico, accontentare. Ma sarà sempre uno stato transitorio e pericoloso che bisognerà, comunque, cercare di abbreviare.

Ma altre osservazioni analoghe a queste ancora vorrei sottoporre alla Camera: e così passiamo, da questo che sarebbe articolo secondo del decreto, passiamo all'articolo quarto del decreto stesso; quello relativo specialmente al porto di Genova. È un altro pericolo di gravi abusi che si nasconde in quest'articolo. Gli stessi timori mi suggeriscono le stesse raccomandazioni. Si permette all'amministrazione di inviare le merci dirette da un esportatore commerciante ad una calata del porto di Genova, per le necessità causate dall'ingombro, ad un'altra qualunque calata, anche lontanissima. Ciascuno vede quali difficoltà di ricerca delle merci, e quali gravi spese potrebbero ricaderne sulla industria e sul commercio. Poichè questo può derivare dalla sostituzione di un'altra calata a quella indicata, cioè a quella cui si accosta il bastimento sul quale la merce dovrà caricarsi: può derivarne

la necessità di usare di mezzi costosissimi per accostarsi al battello, necessità di usare delle chiatte o di rinunciare a mezzi speciali di carico: insomma gravi spese e ritardi ne possono avvenire.

Io non proporrò nemmeno, ora, di togliere questa facoltà, ma raccomando al ministro di limitare l'uso di questa facoltà tanto pericolosa. È noto che il progetto aggrava anche in ciò lo stato delle cose, perchè al caso dell'ingombro della calata aggiunge anche quello della deficienza di impianti, difetto questo in molta parte dovuto alla imprevidenza del Governo e che almeno si dovrebbe cercare di togliere presto. Veda il ministro se non sia opportuno qui qualche speciale garanzia, e meglio sarebbe se nella legge stessa fosse inserita.

Tuttavia io mi accontenterò anche su questo punto, se il ministro insistesse, della promessa formale di uso prudente e di vigilanza, e dell'impegno preciso che coi fondi che gli sono stati assegnati con la legge dei 200,000,000, della quale ebbi l'onore di essere, succedendo all'onorevole Carmine, verbale relatore alla Camera poco più di un mese fa, egli provvederà anzitutto, e con molta celerità, a far cessare la deficienza degli impianti delle calate del porto di Genova, e anche alle deficienze di altri porti, come Savona, dalle quali si ingenera gravissima la iattura del commercio e della industria. Poichè se, specialmente per l'esportazione, l'industria e il commercio non conoscono in precedenza con sufficiente precisione il tempo e la spesa, che occorreranno per prendere una merce a bordo di un bastimento, se saranno soggette continuamente a queste eventualità di ritardi e di maggiori spese che possono distruggere ogni profitto, noi uccideremo o sminuiremo di molto lo slancio economico fecondo che ora anima i nostri produttori, con gravissima iattura dei lavoratori e del paese.

Il ministro conosce questi pericoli; ne prevenga l'avverarsi, e avrà bene provveduto agli interessi nazionali.

Passiamo ora ad un'altra materia, a quella relativa alla revisione delle competenze e delle indennità per il personale ferroviario, alla quale tanti, spontaneamente e giustamente o no, si vanno ora appassionando.

E almeno in questo campo abbiamo il coraggio e la giustizia di proclamare che

Governo e Parlamento sanno di essere oggi equi e generosi.

Ormai anche questa generosità è per noi un atto doveroso, è resa necessaria da precedenti e da confronti, lo ammetto: ma non è perciò meno ampia, e sarebbe dovere degli interessati di riconoscerlo. Il disegno del Governo e l'esame della Commissione si sono ispirati a pari larghezza nella misura di queste competenze e nell'applicare a questi impiegati, che certo saranno invidiati da altre categorie, criteri di larga benevolenza.

Badi però il Governo, come venne già accennato dall'onorevole Mantica, appunto a ciò, che sarà inevitabile che da questa legge prendano ardire molte altre domande di altri impiegati: la parità di trattamento appare sempre una domanda così equa che l'opinione pubblica la appoggerà, e così sarà ormai impossibile il ricusare l'adesione al progetto dell'amico De-Tilla per l'assegnazione dell'indennità di residenza a tutti gli altri impiegati governativi nelle varie città, e nelle stesse residenze nelle quali i ferrovieri e loro assimilati la godranno. Me ne duole pel bilancio, ma si deve fin d'ora riconoscere essere equo, e presto sarà necessario di concedere l'indennità di residenza ad ogni ordine d'impiegati dello Stato.

Ed è pure ingiusto e sarà presto impossibile che si mantengano fra diverse categorie di funzionari dello Stato misure e criteri d'indennità diversissimi, quindi l'unificazione di queste indennità presto s'imporrà, e dovrà essere fatta, come fu fatto per le competenze dei ferrovieri, in base ai criteri più larghi. Non vado più avanti, perchè non voglio fare qui nè da pungolo a nuova agitazione, nè da Cassandra poco simpatica delle future doglie dei nostri bilanci. Siamo ancora nel periodo delle vacche grasse, e nessuno ascolterebbe l'astrologo che predicasse sventura.

Ma credo che sia dovere del Governo il prevedere e provvedere in tempo, perchè non si debba dare domani quasi per forza e più largamente ciò che, dato per tempo, si potrebbe contenere in più mite misura.

Ed ora accennerò appena al rimedio che viene proposto coll'articolo 4-bis proposto dalla Commissione contro tutte le incongruenze che possono esservi state nelle tabelle delle promozioni, stipendi e competenze.

Il ministro sa, benchè non siano opera sua, ma perchè le ha certo studiate, che dal semplice esame delle tabelle, per l'asse-

gnazione dei maggiori stipendi, specialmente a funzionari già appartenenti all'Ispettorato e delle competenze relative, apparirebbero, sieno o no reali, delle incongruenze più o meno gravi e delle disparità di trattamento: egli sa che da queste incongruenze specialmente, da tutti i reclami che sono suggeriti agli interessati dal malcontento della sorte propria o dalla gelosia della fortuna altrui, vennero dettate alla Commissione le disposizioni dell'articolo 4-bis relative all'investimento della Quarta Sezione del Consiglio di Stato a giudicare. Non esageriamo però neppure quanto al Consiglio di Stato sarà possibile di fare: la Quarta Sezione potrà far pagare il dovuto a coloro cui sia stato negato, ma difficilmente potrà togliere le conseguenze di certi più o meno piccoli favori ai più fortunati: favori che, in certi casi, appaiono dal semplice esame delle tabelle.

L'onorevole ministro mi comprende e certo ammetterà (poichè le tabelle sono demandate essenzialmente al potere esecutivo e la loro pubblicazione può ancora essere rinviata) che sarà molto meglio, prima di aprire la via ai ricorsi al Consiglio di Stato, di esaminare ancora se le tabelle come sono redatte rispondano veramente a giustizia. Mi aspetto dall'acutezza e dall'intelligenza dell'onorevole ministro questo preventivo esame e ne attendo risultati migliori che delle contestazioni giudiziali davanti alla Quarta Sezione.

Ma un'altra questione si presenta, a proposito di questi impiegati già di Stato che sono entrati ora nel personale ferroviario ed a proposito di tutto il personale stesso. In questo personale, e specialmente dopo questa legge, vi saranno (e veramente vi erano già, ma in minori proporzioni, dopo quell'altra legge di bilancio che in seguito a proposta del ministro Tedesco divise in due l'Ispettorato) vi saranno tre sistemi di pensioni: la pensione di Stato, cioè nella misura stabilita per gli impiegati di tutte le regie amministrazioni; la pensione in base agli antichi ordinamenti delle Casse pensioni ferroviarie, e la pensione in base all'Istituto speciale creato nel 1900, Istituto al quale abbiamo aggregato il personale aggiunto del cessato Ispettorato.

Ora, per gli impiegati di ruolo del Ministero e dell'Ispettorato, a rigore di termini, dopo aver loro concesso aumenti non lievi, noi avremmo dovuto far sì che le pensioni si liquidassero su la misura vecchia per tutto ciò che era stipendio di Stato e

si liquidassero sulla misura della Cassa pensioni ferroviaria per tutto ciò che si riferiva agli aumenti di stipendio che quel personale acquisiva entrando nella nuova amministrazione e successivamente. Nessuno avrebbe potuto lagnarsene: e avremmo sempre potuto lasciare agli interessati il diritto di optare per la vecchia posizione complessiva di stipendio e relativo diritto di pensione governativa.

Ma per ragioni di precedenti larghezze e per spirito di benevolenza e di equità molto largo, ministro e Commissione non guardarono tanto per il sottile e propongono, coll' articolo 5, che tutto questo personale di ruolo abbia la sua pensione in base alla legge generale degli impiegati dello Stato. Soltanto il personale che non era in pianta, come accadeva di quello transitorio aggiunto dell' Ispettorato che vi entra attualmente, è rimandato a quel certo istituto di previdenza di cui nella legge del 29 marzo 1900. E il provvedimento appare equo ed è assai largo anche per questo personale. Ma intanto, lo ripeto, noi avremo tre sistemi di pensioni per il personale ferroviario.

E pur troppo tutte le varie differenze, quando tutto questo personale sarà ugualmente, come ormai è oggi, personale di Stato, fra qualche anno o fra qualche mese daranno luogo ad agitazioni e reclami ed appariranno senza base, senza fondamento di ragione: e l' istituto di previdenza del 1900, che si basa essenzialmente sul conto individuale, assai facilmente si potrà dimostrare che produrrà pensioni, molto distanti da quelle misure normali di approssimazione allo stipendio ultimo goduto, che sono non solo l' aspirazione delle famiglie; ma sono rese necessarie dalle abitudini e dallo stato sociale acquisito dal funzionario.

Così noi, giorno per giorno, disponendo a rappezzi in tutte le nostre cose, andiamo creando nuove necessità e nuovi dislivelli a cui dovremo provvedere.

E così qui c'è la minaccia, non già lontana e nascosta, ma prossima e palese, di nuovi oneri per il bilancio dello Stato.

Occorre che il Governo preveda per tempo anche questo pericolo e provveda presto pel rimedio, senza lasciarsi imporre poi risoluzioni precipitose da delle agitazioni fuori misura.

Assuma egli presto l' iniziativa della unificazione delle pensioni, se occorre, perchè sarà impossibile rimaner lungamente con tre leggi diverse per la liquidazione delle pensioni ai funzionari del nostro Stato.

E con ciò io ho quasi esaurite le poche

osservazioni che il progetto di legge ridotto alle sue attuali condizioni può suggerire: vi sarebbero ancora altre osservazioni secondarie, ma queste si potranno anche fare sugli articoli. Tuttavia una ne accennerò ancora.

Per esempio, se la Commissione ha respinta la proposta di soppressione della competenza dei conciliatori, si è però accettato l' ultimo comma, molto provvido, col quale si pone questa materia in relazione a ciò che si fa per altre leggi, finanziarie, dello Stato; si dispone cioè che si debba innanzi tutto espletare il reclamo amministrativo. Ed è giusto.

Ma vi sono dei provvedimenti temporanei, come, per esempio, quello conservativo di una perizia per i generi che vanno in deperimento, perizie che debbono essere demandate all' autorità giudiziaria anche prima del reclamo amministrativo...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Articolo 71 del codice di commercio...

DANEO. Perfettamente. E tali provvedimenti son giudiziali, ma non debbono paragonarsi ad una volontaria contestazione giudiziaria.

Essi sono imposti dalla necessità e dalla urgenza e non è giusto che in questi casi la parte, che li provoca, non abbia più la possibilità di riavere in caso di lite le spese.

È bene perciò che, o con il regolamento o con le disposizioni di servizio, pensi il ministro a provvedere in proposito.

Con queste intelligenze, che possono ricondurre nei limiti di equità anche delle disposizioni apparentemente fiscali, noi possiamo approvare questo disegno di legge, ed approvarlo, se lo permette l' onorevole Turati, con la persuasione di aver fatto non assai meno, ma assai di più di quanto eravamo obbligati a fare.

Voce. Forse troppo!

DANEO. ... e con la persuasione di dovere avere, non dirò la riconoscenza del personale ferroviario, perchè nessuno si fa di queste illusioni, e non dirò nemmeno di aver eliminato completamente il malcontento perchè il malcontento non sarà mai tolto completamente...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Anche perchè ci sono gli impresari del malcontento. (*Benissimo!*)

DANEO. ... appunto: i malcontenti vi saranno sempre, perchè vi saranno anche sempre degli agitatori e degli eccitatori interessati e irresponsabili che giocano specialmente a spese altrui.

Ma se non avremo tolto il malcontento, avremo acquistato giustamente per le nostre coscienze la persuasione di aver tolto, per quanto era in noi, ogni ragionevole motivo di malcontento. Altre domande persisteranno e fra queste saranno quelle a cui si è accennato, di ottenere l'arbitrato nelle controversie tra i ferrovieri e lo Stato. Per le controversie individuali la IV Sezione è oramai organizzata in modo che può ben valere meglio di un arbitrato, ma per le controversie d'ordine collettivo le quali si fondano più sulla legittimità di aspirazioni di ordine economico o sull'equità di certe concessioni che sopra veri o pretesi diritti, è mio pensiero che qualche cosa si dovrebbe pur fare e presto, nel senso non già d'arbitrato obbligatorio nella esecuzione, ma obbligatorio come mezzo di consultazione.

L'onorevole ministro, nella legge definitiva per l'ordinamento, riproducendo e migliorando vecchie proposte, qualche provvedimento, speriamo, proporrà, in questo senso. Ma, per carità, non parliamo qui di diritto elementare di sciopero e di coalizione, quando si tratta di servizio pubblico.

Onorevole Turati, oramai anche voi altri dell'antico gruppo socialista siete passati per molti gradi e siete diventati, come ho detto qui altra volta, i Girondini del vostro partito; avete annunziato, almeno qui certamente, e molti di voi anche fuori di qui, un nuovo programma di moderazione e pacificazione (non tutti però: qualcuno di voi ama ancora troppo le carezze della popolarità e nella stampa e nei comizi); avete accennato di voler esser più saggi e assumere una funzione moderatrice. Ebbene, se siete sinceri, dite ora ai vostri amici ferrovieri, dite a questa gente che noi, in Parlamento e fuori, siamo disposti a fare, e facciamo, come oggi, più del dovuto per loro, ma che non si deve più sentir parlare da loro e per loro, dinanzi alla suprema ragione del servizio pubblico, nè del diritto di coalizione, nè del diritto di sciopero. Questi, per i pubblici funzionari, non possono esistere, e la tutela del Parlamento e la pressione della pubblica opinione, anche quando non venisse l'arbitrato, son per loro una ben larga garanzia.

Il contratto di lavoro, quando si accede ad un servizio pubblico, è contratto, che si fonda in tutti i paesi, anche in quelli retti dai socialisti, principalmente su questa clausola: il servizio pubblico è necessità assoluta della vita sociale che non comporta soluzione di continuità: nessun individuo,

nessuna collettività ha diritto di recidere i nervi dello Stato e distruggere la società e la civiltà per la ragione di un suo speciale interesse! (*Bene! Bravo! — Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tedesco.

TEDESCO. Ho esitato a prendere la parola non per altro che per non far perdere tempo alla Camera: ma tengo conto delle condizioni dei lavori parlamentari e sarò rapidissimo. L'onorevole Turati si è intrattenuto lungamente sulle paternità delle proposte. Ora, poichè si ripete con insistenza che il presente Ministero ha ereditato il programma ferroviario dal passato Ministero, mi consenta la Camera di osservare che il disegno di legge, sottoposto al nostro esame, è stato costituito con disegni di legge presentati al tempo del primo Ministero Giolitti e del secondo Ministero Fortis. Le altre parti del problema ferroviario sono anche esse state ereditate dal Ministero Sonnino, ma questo alla sua volta le aveva ereditate dai precedenti Ministeri.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Siamo esecutori testamentari! (*Si ride — Interruzioni e conversazioni*).

SANTINI. La settima generazione!

TEDESCO. Il riscatto delle Meridionali, per esempio, non era soltanto nel programma del Ministero Sonnino. Nel 1904 fu oggetto di lunghi studi e di trattative da parte del Ministero Giolitti. Se due anni fa non si riuscì a concluderlo, ciò fu perchè il Ministero Giolitti, dopo tenaci e lunghe resistenze, dopo laboriosi negoziati, incoraggiato anche dall'onorevole Rubini, ottenne dalla Società una riduzione di 180 milioni sul prezzo del riscatto, ma la trovò inferiore a quella che esso credeva giusta.

Poi il primo Ministero Fortis non si contentò di un'ulteriore riduzione di circa 60 milioni. Venne il Ministero Sonnino e stipulò il riscatto quando ebbe ottenuto una terza riduzione di 60 milioni. Vede la Camera che, tutto sommato, per le resistenze del Governo (e ciò serva di risposta a certe agitazioni) lo Stato ha finoggi guadagnato ben 300 milioni, che rappresentano un capitale attuale, non trascurabile, di 125 milioni, e secondo me non è detta ancora l'ultima parola.

Col presente disegno di legge si regola e si provvede ad alcuni miglioramenti temporanei nel servizio ferroviario. Rimane l'ordinamento definitivo, pel quale, come ha ricordato l'onorevole Turati, esiste un

disegno di legge presentato nel 1905 dal Ministero Giolitti e approvato dalla Commissione parlamentare, relatori gli onorevoli Lacava e Pantano.

Quanto alla costruzione delle ferrovie complementari, c'è la legge del primo Ministero Fortis del 9 luglio 1905, che ora si tratta solamente di eseguire, e per la quale non si deve far altro che chiedere dei fondi suppletivi al Parlamento.

L'onorevole Turati ha detto che non si hanno elementi sufficienti per giudicare se i sette milioni siano troppi o siano pochi. La risposta l'ha già data l'onorevole Daneo, Quei sette milioni rappresentano il più largo trattamento, che possa farsi al personale ferroviario, sia per la unificazione di organici, sia per le competenze accessorie. Ricordo che due anni or sono, nel fare le previsioni finanziarie per l'ordinamento delle ferrovie, non trascurai quelle che riguardavano l'unificazione degli organici e la revisione delle competenze accessorie. E allora calcolavo in modo approssimativo la somma di quattro milioni, alla quale accennava poc'anzi l'onorevole Turati; ma una volta che l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, potendo disporre di tutti gli elementi, ha fatto dei conti più particolareggiati e precisi, i quattro milioni sono saliti a sette milioni.

Fra i provvedimenti che ora discutiamo e che furono proposti la prima volta in un disegno di legge, presentato dal secondo Ministero Fortis, ve n'è uno, la cui importanza forse è sfuggita alla Camera, ed è quello che tende a sottrarre l'amministrazione delle ferrovie dello Stato dalla dipendenza dei privati, sia per il carico e lo scarico delle merci, sia anche per i trasporti a domicilio.

Ricordo che, alcuni anni fa, quando si vagheggiava questa riforma, si calcolava che, se in un determinato periodo il carico e lo scarico delle merci e il trasporto a domicilio fossero stati fatti dall'amministrazione ferroviaria anziché dai privati, il servizio si sarebbe compiuto con soli 19,700 carri invece dei 24,000 che erano occorsi.

Il servizio ferroviario, per questo e per altri provvedimenti temporanei, per le nuove provviste di locomotive e di carri, che si sono largamente fatte negli ultimi tempi, e per diversi lavori eseguiti qua e là, si presenta per la prossima campagna in una condizione molto migliorata in confronto di quella dell'anno scorso.

Come l'onorevole Turati, ho anch'io qual-

che dubbio a proposito della disposizione, per cui si fa al personale delle Meridionali lo stesso trattamento che al personale delle ferrovie dello Stato. E per questo mi rivolgo all'onorevole amico Gianturco, al quale auguro con amicizia fraterna e solidarietà politica che possa seminare molto e trovarsi egli stesso a raccogliere per diverse annate copiosi frutti (*Commenti*).

Prego dunque l'onorevole Gianturco di fornire qualche chiarimento, che sarà interessante certamente per la Camera. L'anno scorso, con decreto reale del 20 luglio, fu imposto alla Società delle Meridionali di attuare le stesse tariffe, che vigevano sulle ferrovie dello Stato, e di fare al suo personale lo stesso trattamento, che si era assicurato al personale governativo. In quel decreto reale c'era un articolo, il terzo, dove si diceva che rimanevano salvi ed impregiudicati i diritti tanto dello Stato che della Società.

Io non conosco, almeno in via ufficiale, i termini precisi della nuova convenzione, che si è concordata dal Governo con la Società delle Meridionali. Ma, se essa è nei termini nei quali è stata pubblicata dai giornali, pregherei l'onorevole ministro di voler assicurarci che quella disposizione non sia tale da poter disarmare lo Stato di fronte ad eventuali ed ulteriori trattative per il riscatto.

TURATI. Dunque avevo ragione!

DANEO. C'è qui una convenzione a parte!

TEDESCO. Oramai non possiamo mostrare di ignorarla, non solo; ma c'è una disposizione che è consacrata in un decreto reale dell'anno scorso...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. ...che rimane invulnerata, perchè non è stata modificata in nessuna maniera.

TEDESCO. L'onorevole Gianturco certamente darà spiegazioni, delle quali prevedo che mi terrò pienamente soddisfatto. Però vorrei pregarlo, cogliendo questa occasione, di affrettare la discussione di un disegno di legge, che non so se sia stato ripresentato all'altro ramo del Parlamento, un disegno di legge, che il Senato approvò l'anno scorso e la Camera un mese fa.

Questo disegno di legge contiene nell'articolo 21 una disposizione di grande importanza, che può ridurre alla ragione certe pretese. L'articolo dice così: « Ogni amministrazione deve stabilire e sottoporre all'approvazione del ministro dei lavori pubblici le norme per un equo trattamento del perso-

nale». Il Governo fece bene l'anno scorso ad ordinare che la Società assicurasse al suo personale lo stesso trattamento che ha il personale dello Stato. Ed il presente Ministero ha fatto anche meglio rendendo quella disposizione più chiara e più precisa: perchè, come ho letto nei giornali, è indicato, fra l'altro, che nei riguardi del personale si debbano applicare gli stessi criteri adottati dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato. Ma non vorrei che la Società si avalesse di ciò per resistere ad altre domande di riduzione del prezzo di riscatto.

Ecco perchè pregherei l'onorevole ministro di sollecitare l'approvazione di questo disegno di legge da parte dell'altro ramo del Parlamento, al quale deve tornare unicamente per poche e lievi modificazioni fatte dalla Camera. Una volta che il Governo sia armato di questo potere e che il ministro dei lavori pubblici sia giudice insindacabile dell'equo trattamento, che una Società deve fare al suo personale, le cose saranno messe a posto senza sacrificio finanziario per lo Stato.

Dopo i lunghi e laboriosi negoziati, ai quali ho alluso poc'anzi, ero riuscito ad ottenere dalla Società delle ferrovie Meridionali una certa formula relativa ai reintegri, che lo Stato pagò fino al 30 giugno 1905, sia per i ribassi di tariffa ordinati nel 1903, sia per il maggior costo del personale secondo l'ordinamento del 1902. La formula implicava sostanzialmente che si dovesse esaminare se i ribassi di tariffa, come gli aumenti delle mercedi, dipendessero da ragioni di ordine politico e sociale, o non fossero la legittima conseguenza dell'evoluzione fatale di un'azienda ferroviaria. Questo criterio è tale che, secondo me, può valere per esaminare anche se le domande della Società per i reintegri, dal primo luglio dell'anno scorso in poi, siano giustificate, non soltanto per le tariffe, ma anche, e specialmente, per il personale. Nei miei appunti trovo che la Società Adriatica in undici anni, cioè dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1896, aumentò, nientemeno, che di 312 lire la paga media degli agenti.

Dunque la legge economica è fatale, e a questa legge non può sottrarsi qualsivoglia Società industriale. Ora, se la Società, di sua iniziativa, anche prima che intervenisse lo Stato nel 1902, ha migliorato il trattamento del personale, o perchè oggi vorrebbe adagiarsi, per parecchie decine di anni, se mai il riscatto non fosse approvato, ad ottenere dallo Stato questi continui reinte-

gri, che importano dei milioni all'anno? Tanto più che nella relazione ministeriale la ragione fondamentale della convenienza finanziaria del riscatto è che lo Stato dovrebbe continuare a pagare dei milioni ogni anno, fino al 1966, per i ribassi di tariffa e per il maggior costo del personale. Ma è lecito immaginare che una Società ferroviaria possa cristallizzare le sue tariffe e consolidare il trattamento del personale per sessanta anni?

Ed ora mi permetto di domandare alla cortesia dell'onorevole ministro una precisa dichiarazione a proposito del movimento per il riscatto delle ferrovie Meridionali.

Noi assistiamo ad una agitazione molto diffusa, la quale è fatta in certe forme, che, anche senza la volontà degli autori, possono vincolare la libertà e l'azione di alcuni deputati, ed esercitare una pressione illegittima sulle deliberazioni del Parlamento. (*Approvazioni*).

Fino a che nelle aule parlamentari entra una sana corrente del paese, sia la benvenuta: la sana corrente non può che vivificare le discussioni e dare maggior forza ai voti. Ma, quando si sentono i flutti che battono alle porte di Montecitorio, e che vorrebbero quasi sommergere la libertà di esame della Commissione e la serenità di giudizio di tutti, e coartare le deliberazioni del Parlamento, io, per conto mio, levo la più energica protesta. (*Commenti ed interruzioni*).

CHIMIENTI. Lei dà per fatto quello che deve dimostrare. Coazione non c'è; si tratta della difesa d'interessi legittimi!

TEDESCO. Mi lasci dire! Ella potrà replicare e dimostrare, se può, il contrario! (*Interruzioni*).

Quando io vedo certi centri, non direttamente interessati nel servizio della rete Meridionale, che si agitano pel riscatto, ho ragione di dire, e con me lo dicono molti, che l'agitazione non è contenuta in giusti limiti.

L'anno scorso avemmo, è vero, un disservizio ferroviario profondo. Le cause ne sono note, e non occorre ripeterle. Però ci fu una grande esagerazione. In un convegno di Ancona, dove si trattò la questione del riscatto delle Meridionali, tutti dissero che c'era il finimondo. Una sola voce coraggiosa vi fu, oltre quella non meno chiara del nostro collega De Viti De Marco, che credo sia nato anche egli in Puglia, e che rappresenta un collegio pugliese.

Qui la Camera mi permetta una breve pa-

rentesi. L'onorevole De Viti ci disse un giorno: le popolazioni, quando chiedono il riscatto, intendono reclamare lo stesso trattamento che hanno le regioni servite dallo Stato; quando insistono per avere il riscatto, intendono di volere un buon servizio ferroviario. Ecco il linguaggio ragionevole: è il buon servizio ferroviario, che le popolazioni hanno diritto di chiedere, e che il Governo ed il Parlamento debbono dare. Non ci si venga a dire che dobbiamo fare il riscatto, non solo, ma farlo al prezzo che i competenti giudicano esagerato!

LUZZATTO ARTURO, *relatore*. La Camera di commercio di Ancona è d'accordo.

TEDESCO. Le Camere di commercio di Milano e di Ancona hanno dato un esempio mirabile.

SANTINI. Anche quella di Roma.

TEDESCO. Non lo sapevo, e me ne compiacio.

Dicevo, dunque, che nel convegno di Ancona, fra tante esagerazioni, ci fu una voce coraggiosa serena, e questa voce suonò precisamente così: « Gli inconvenienti deplorati sono l'insufficienza del materiale mobile e l'insufficienza delle nostre linee. Ma bisogna confessare francamente che in tutto ciò nulla vi è di nuovo, e che invece si tratta di cose vecchie assai. Da dieci anni in qua, per l'aumentato traffico, gli inconvenienti d'oggi si sono manifestati perfettamente con la stessa insistenza di una malattia infettiva, nella stagione estiva ».

Orbene, l'egregio signore, che così parlava, fece un'affermazione che io voglio qui documentare. Citerò le ultime cifre pubblicate; non sono fresche, è vero, ma le proporzioni non variarono col passare del tempo.

Nella campagna vinicola del 1899 si ebbe nella rete Adriatica una deficienza media giornaliera, rispetto alle richieste, di 2374 carri nel settembre, di 4127 nell'ottobre, di 2493 nel novembre e di 1298 nel dicembre.

L'anno passato, come è stato già detto, vi furono poi varie circostanze sfavorevoli eccezionali, fra cui principale il passaggio dell'ordinamento dalle Società allo Stato, che per certi aspetti avrebbe dovuto svolgersi come un idillio, mentre non poteva essere che un dramma ferroviario.

Ma, anche senza questi cambiamenti di sistema di esercizio e non ostante la larghezza dei mezzi di ogni sorta, altri paesi non furono immuni da gravi inconvenienti.

Nel 1900 in Francia, dove le ferrovie sono largamente dotate e bene amministrate, si ebbe una crisi nei trasporti, e le amministrazioni dovettero pagare parecchi milioni d'indennità per avarie e perdite di merci.

Ho letto testè che in Boemia l'amministrazione ferroviaria, in qualche giorno dello scorso maggio, non poteva disporre che del 30 per cento, o poco più, dei carri occorrenti per il trasporto dei carboni. E altri esempi, antichi e recenti, potrei citare del Belgio e della Germania.

Dunque non è questa una malattia italiana: è una malattia cosmopolita.

L'anno passato avemmo pure altre circostanze sfavorevoli: le grandi manovre, i forti trasporti richiesti per i lavori dipendenti dal terremoto delle Calabrie, i carri inutilizzati per ricoverare la gente rimasta senza tetto.

Nelle Puglie fu eseguito dalla Società delle Meridionali un servizio inferiore a quello del 1904, ma esso però fu migliore rispetto a quello di due anni prima.

Posso leggervi una lettera ufficiosa a me indirizzata, nello scorso gennaio, dall'ispettore superiore, che ha la sorveglianza sulla rete delle Meridionali. L'egregio funzionario mi scriveva in questi termini:

« È giusto riconoscere, come ha potuto accertare questo ufficio superiore insieme con gli uffici dipendenti di Ancona, Foggia, Bari e Napoli, che la Società delle ferrovie meridionali ha disimpegnato lodevolmente l'importantissimo servizio dell'ultima campagna vinicola, che per importanza non fu guari inferiore alle precedenti, e ciò malgrado le difficoltà naturalmente derivanti dal nuovo assetto ferroviario, e specie per fatto che dovè sopperire agli ingenti trasporti con una quantità di materiale mobile che arrivò alla deficienza di un terzo della dotazione (massimo di 3100 carri su 10,000). È ancora da tenersi conto che nell'agosto e settembre 1905 la Società eseguì pure importantissimi trasporti per le grandi manovre nella provincia di Campobasso e di Benevento lungo linee difficili... Ed infine è anche da notarsi che, nel suo principio, il servizio della campagna vinicola dovette svolgersi con maggiori difficoltà per il grande movimento dei viaggiatori verificatosi per i forti ribassi accordati in occasione del 20 settembre; onde, oltre al grave perturbamento nella circolazione dei treni-merci, il personale non ebbe campo di allenarsi gradatamente come negli anni precedenti,

alla intensità di lavoro, che il periodo eccezionale della campagna vinicola richiede».

E se alla Camera non dispiace di sentire qualche cifra, dirò che la quantità dei carri di prodotti vinicoli nelle stazioni tra Castellammare Adriatico e Gallipoli fu nel 1903 di 15,244 carri, nel 1904 di 18,102 e nel 1905 di 17,127. Tra il 1904 e il 1905 vi furono quindi circa mille carri di meno, ma circa 2,000 in più rispetto al 1903.

E i carri e i serbatoi carichi di uve pigiate, mosti, vini, provenienti dal sud di Bologna furono, nel 1903, 13,713; nel 1904, 15,746; nel 1905, 14,828. E bisogna tener conto che c'è stato un momento in cui l'amministrazione delle Meridionali era in credito di circa 3000 carri verso le ferrovie di Stato.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Che noi siamo in grado di restituire!

TEDESCO. Me ne compiaccio.

Quanto al riscatto delle ferrovie, nessuno contesta che le popolazioni, il personale, gli enti commerciali ed industriali sono nel loro diritto di domandarlo, ma debbono anche lasciare al Parlamento il tempo necessario per esaminarne bene le condizioni.

Ascoltai con viva soddisfazione le parole del presidente del Consiglio, che rivolgeva premure alla Commissione parlamentare per il riscatto. E se potessi rivolgere una parola all'amico Saporito, che mi duole non veder presente, vivamente lo pregherei di concorrere a sollecitare una soluzione. Mi si permetta però di aggiungere che, quando anche il riscatto fosse dal Parlamento votato tra giorni, non sarebbe opportuno, a parer mio, mutare subito l'ordinamento della rete Meridionale.

Certamente dalla unificazione dei servizi verrà qualche vantaggio al nostro regime ferroviario. Ma è prudente compiere questa unificazione alla vigilia del grande traffico quando è da prevedere che ci saranno agitazioni da parte di centri, come Bologna, Firenze, Ancona, Foggia, Bari, alcuni per conservare o accrescere organismi amministrativi esistenti, altri per acquistarne di nuovi? Quando, allargato il campo, impiegati delle Meridionali e dello Stato faranno ressa per ottenere traslochi, più che mai dannosi in tempo di grande traffico? Quindi, mentre io faccio voti perchè sul riscatto si prenda una deliberazione sollecita, prego l'onorevole ministro di evitare che si possa andare incontro a questi inconvenienti.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Me ne sono preoccupato; ma il diret-

tore delle ferrovie di Stato dice che inconvenienti non vi saranno.

TEDESCO. Del resto... (*Interruzioni del deputato Chimienti*). Preoccupazioni per le tariffe, onorevole Chimienti, non ce ne sono...

CHIMIENTI. Ha inteso male.

TEDESCO... perchè le tariffe delle Meridionali sono pareggiate con quelle della rete di Stato, e il trattamento del personale è ugualmente pareggiato. Ma è stato detto che, in mancanza del riscatto, le merci non seguiranno la via più breve. Timore vano, perchè gli stradamenti si possono regolare fra Stato e Società come e quando si voglia, nell'interesse del commercio e del servizio. L'onorevole Gianturco ricorderà che nello scorso gennaio, dalla sera alla mattina, fu ordinato che le derrate alimentari riprendessero la via dell'Adriatico.

Non è questione nemmeno di dualismi, come si è pure detto e stampato. I dualismi, che ad ogni modo l'autorità del Ministero può sempre rimuovere o attenuare, non cesseranno con l'Amministrazione unica, se essa non avrà i mezzi per soddisfare nello stesso tempo a tutti i bisogni, che si manifestano in diverse parti della penisola.

Quando la Società Mediterranea, per esempio, esercitava la Rete, che ora esercita lo Stato, c'era una continua lotta fra i due compartimenti del Sud e del Nord. Ora questi antagonismi non finiranno mai: si capisce che in certi periodi dell'anno, quando non c'è carri per tutti, ciascuna regione farà il possibile per averne la maggiore quantità, e d'ogni parte si eserciteranno pressioni più o meno efficaci. Queste difficoltà e questa condizione di cose non saranno certamente eliminate col riscatto.

E finisco chiedendo alla cortesia dell'onorevole ministro una parola che rassicuri il paese, confermando ancora una volta che l'amministrazione delle ferrovie dello Stato non risparmierebbe né cure né mezzi perchè il servizio risponda nel miglior modo possibile all'esigenze dell'economia nazionale. (*Bene! Bravo! — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Nava.

DE NAVA. Domando alla Camera solo due o tre minuti di attenzione, perchè non è mio intendimento di fare alcuna osservazione sulla singole disposizioni di questo disegno di legge; ma colgo quest'occasione per richiamare l'attenzione della Camera e del ministro sopra una condizione anormale di cose, della quale non faccio colpa né al Ministero precedente, né tam-

poco all'attuale: condizione anormale di cose verificatasi per forza maggiore, ma che non per questo cessa di essere grave e degna di attenzione.

Fra quindici giorni entreremo nel secondo anno di esercizio di Stato; eppure la Camera non ha avuto ancora occasione di discutere e di esaminare, nonchè il bilancio dell'esercizio prossimo, nemmeno il bilancio dell'esercizio in corso. Ciò è avvenuto perchè per l'ultima legge si dispose che dell'esercizio del bilancio in corso si dovesse parlare in sede di assestamento del bilancio 1905-906, salvo a discutere quello del 1906-907 nel bilancio preventivo del Ministero dei lavori pubblici del detto esercizio.

Ora, poichè fino a questo momento nè dell'assestamento si è parlato nella Camera, nè del bilancio preventivo del 1906-907 si è discusso, e non vi è speranza che si discuta, noi corriamo il rischio di arrivare quasi al termine del secondo anno di esercizio di Stato, senza che la Camera abbia avuto occasione di discutere le cifre dei due bilanci. La Camera comprenderà che si tratta di una cosa molto grave, sia in se stessa, sia per il riflesso che il bilancio ferroviario ha sul tesoro dello Stato.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. C'è già la relazione Rubini che si può discutere!

DE NAVA. Appunto. La raccomandazione che volevo fare è questa: che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, presi gli accordi col ministro del tesoro, trovi modo che prima della chiusura dei lavori parlamentari si possa discutere il bilancio dell'esercizio ferroviario in corso, salvo, se vi sarà l'esercizio provvisorio, a discutere a novembre il bilancio del 1906-907.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Sono agli ordini della Camera.

DE NAVA. E poichè mi trovo a parlare desidero rivolgere un'altra raccomandazione al ministro dei lavori pubblici e al presidente del Consiglio. Nel disegno di legge si concede il ricorso alla Quarta Sezione del Consiglio di Stato al personale ferroviario. Sono convinto che intendimento del Ministero e della Commissione è che il ricorso non sia un rimedio illusorio, sibbene un mezzo efficace; ma mi permetto di osservare che tale non sarebbe (e credo che

questa sia anche convinzione del Ministero) qualora la Quarta Sezione non fosse messa in grado di funzionare attivamente. I voti e i desideri, manifestati a questo proposito molte volte dal Parlamento, furono oggetto di studio anche da parte del presidente del Consiglio attuale, nel tempo passato; e recentemente il Ministero Sonnino presentò al Senato un disegno di legge, che mira a togliere gl'inconvenienti più gravi che si verificano nel funzionamento della Quarta Sezione del Consiglio di Stato.

Anche a questo riguardo desidero rivolgere preghiera al presidente del Consiglio e al ministro dei lavori pubblici, perchè facciano in modo che questo disegno di legge possa essere al più presto possibile discusso, anche allo scopo di rendere efficace il ricorso, che con questi articoli si vuol concedere al personale ferroviario. E non aggiungo altro.

GATTORNO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha la facoltà.

GATTORNO. Pregol'onorevole ministro dei lavori pubblici di volermi fornire qualche spiegazione relativa alla equiparazione del personale.

Esistono differenze tra i diversi personali delle linee ora avvocate allo Stato, dipendenti non tanto dallo stipendio quanto dalle loro qualifiche e dalle loro mansioni. Per esempio, i capisquadra operai della rete Adriatica sono equiparati, come mansioni e come grado, ai capi d'arte della Mediterranea; venendo fusi questi personali in una sola amministrazione, suppongo che si vorrà ad essi dare almeno la soddisfazione di avere la stessa denominazione, le stesse mansioni e lo stesso grado.

Spero che l'onorevole ministro mi vorrà dare una cortese spiegazione in proposito.

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rimesso ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 12.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia

Licenziata per la stampa il 19 giugno 1906.
