

CCXXII.

1^a TORNATA DI LUNEDÌ 18 GIUGNO 1906

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE DE RISEIS.

INDICE.

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

DANEO	Pag. 8627-28-30-40-A
FILI-ASTOLFONE	8619
GIANTURCO (<i>ministro</i>)	8619-27-28-29 8630-35-36-37-38-40-B-40-C
GRAFFAGNI	8628-30
GUERRITORE	8637-39
LUZZATTO A. (<i>relatore</i>)	8613-27-28-30-35
MANTICA	8630-26-37
MORELLI-GUALTIEROTTI (<i>presidente della Commissione</i>)	8640-c
TURATI	8639

La seduta comincia alle 10.5.

DE NOVELLIS, *segretario*, legge il processo verbale della precedente tornata antimeridiana, che è approvato.

Seguito della discussione sul disegno di legge: Provvedimenti per l'esercizio delle ferrovie dello Stato.

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

La facoltà di parlare spetta all'onorevole relatore.

LUZZATTO ARTURO, *relatore*. Onorevoli colleghi, la mia sorpresa è stata grande quando, a proposito di questo disegno di legge, ho sentito rimproverare che si pretendesse di risolvere così a spizzico la questione dell'ordinamento ferroviario.

È vero che l'oratore del partito socialista (mi dispiace di non vederlo presente questa mattina) il quale muoveva questo rimpro-

vero, aveva osservato dapprima che non aveva avuto tempo di studiare la questione... (*Interruzione*) ...perchè se avesse dato soltanto un semplice sguardo al disegno di legge che vi presentiamo, si sarebbe dovuto convincere del contrario, ed avrebbe dovuto darci lode invece che darci biasimo. Infatti la Commissione appena si riunì, sin dalle prime sue sedute, osservò come non potesse essere opportuno di risolvere in via, dirò così, incidentale tutti quei problemi che erano accennati nel disegno di legge. Ed è così che ci siamo trovati subito d'accordo nel rimandare sia la questione delle provviste, sia il problema delle costruzioni, sia il problema, abbastanza complicato, del controllo da stabilire con la Corte dei conti; e infine anche quella spinosa questione dell'ufficio legale con relative discussioni in merito all'avvocatura erariale, che rammentiamo come per l'appunto abbia dato luogo pure ad incidenti poco piacevoli.

La Commissione considerò dunque in modo speciale quello che ebbe a dire l'onorevole Turati, ossia che, se si fosse risolta anche questa parte così importante del problema ferroviario, non sarebbe rimasto più nulla di veramente essenziale nell'ordinamento definitivo. E rimandava a più tardi, a quando ci sarà maggiore esperienza e soprattutto maggior tempo ed una stagione più propizia, il discutere ampiamente e risolvere anche l'altra non meno importante parte del problema. Per ciò questo disegno di legge viene davanti a voi, onorevoli colleghi, opportunamente emendato e ridotto ai suoi minimi termini, e di questo va data lode all'onorevole ministro, che si è trovato di pieno accordo con la Commissione, sin dai primi colloqui che io ebbi il piacere di avere con lui medesimo.

Ma c'erano questioni che non ammet-

tevano assolutamente un differimento: bisognava convertire in legge il decreto del 22 febbraio 1906 e poi bisognava soprattutto, per obbedire ad una precisa disposizione della legge precedente, provvedere alla revisione delle competenze accessorie. Quindi parve che non si potesse assolutamente rimandare questa parte almeno dei provvedimenti, e così fu compilato questo disegno di legge che brevemente illustrerò rispondendo agli onorevoli colleghi.

Sull'articolo primo, debbo dire all'onorevole Guerritore che non mi pare possibile il rimandare la presentazione della legge definitiva al 1907. Ora c'è il termine stabilito per l'anno 1906, ma anche un simil termine porterà a questo: che la legge sarà presentata *ad limina*, e cioè nel dicembre. Così la discussione non potrà avvenire che nel febbraio o nel marzo, e quindi avremo davanti a noi...

Voce. Se non ci saranno incidenti!...

LUZZATTO ARTURO, *relatore.* Ben inteso, se non ci saranno incidenti... avremo dinanzi a noi quasi due anni di esercizio: se non avremo sufficiente esperienza allora, non so quando la potremo avere.

Del resto poi l'accordare fin da ora termini più larghi al Governo, non mi pare opportuno; pur troppo, forse, il Governo domanderà a suo tempo qualche proroga. A me invece pare importante che al più presto possibile, al più tardi nel 1907, ci liberiamo da questo incubo ferroviario. Noi abbiamo davanti a noi tante altre riforme da fare e finchè avremo questo problema insoluto, egli peserà su tutta la vita politica italiana.

L'articolo 1 deve dunque rimanere tal quale. E vengo all'articolo 2.

Questo articolo converte in legge il regio decreto 22 febbraio 1906. Nel convertirlo in legge, si sono dovute fare alcune modificazioni di forma; altre modificazioni di forma dovremo fare per togliere qualche errore di dizione.

Ma fra le modificazioni apportate ce ne sono due che hanno richiamato l'attenzione della Commissione. Una, è l'aggiunta della parola *dichiarata*, quando si parla di una stazione ingombra. Parve alla Commissione da principio che l'aggiunta di questa parola *dichiarata* desse troppa facoltà all'amministrazione delle ferrovie e potesse permetterle di abusarne. Ed era sembrato da principio che si potesse variare un poco questa forma mettendo: « stazione ingombra, e come tale dichiarata ».

Io conferii a questo proposito col ministro dei lavori pubblici, il quale, da quel bravissimo giureconsulto ch'egli è, mi ha fatto notare che quella dicitura non avrebbe evitato una grande quantità di questioni, ragione per la quale la Commissione ha acceduto al desiderio dell'onorevole ministro togliendo questa variante; però con la speranza che l'amministrazione ferroviaria vorrà profittare il meno possibile di questa facoltà molto larga che le è lasciata; di questa facoltà che può riuscire di danno grandissimo all'industria ed al commercio, e ne profitterà soltanto in questo periodo transitorio e cioè finchè non avrà potuto provvedere, come deve provvedere, a migliorare gli impianti. Per quello che riguarda il medesimo articolo 2 c'era poi un'altra variante, relativa al diritto di mandare i vagoni spediti al porto di Genova ad una calata piuttosto che ad un'altra, a piacere dell'amministrazione ferroviaria. Anche a questo proposito, senza negare questo diritto, si è fatto osservare che bisognerà che se ne approfitti in modo, diremo, intelligente, perchè potrebbe avvenire questo fatto: che i vagoni di una medesima spedizione e che debbono essere caricati sopra un medesimo piroscalo, fossero mandati a diverse calate, producendo un guaio gravissimo per quello che riguarda la messa a bordo.

A questo proposito si osserva, e lo vedremo nella dicitura dell'articolo 2, che queste dichiarazioni, sia di invio ad altre calate, sia di ingombro e di sospensione di accettazione, bisogna che siano fatte però in modo che gli interessati ne siano avvisati per tempo; per il rifiuto di accettazione delle merci sarebbe poi opportuno, non so se potremo introdurre questo nell'articolo 2, che l'avviso fosse dato due o tre giorni prima, affinchè ognuno sapesse come regolarsi a questo riguardo.

E vengo all'articolo 3, che è l'articolo essenziale della legge, articolo che era, dirò così, obbligatorio, in quanto era fatto obbligo dalla legge precedente di presentare tabelle organiche entro il primo semestre del 1906.

Io non posso certo essere d'accordo, a questo riguardo, con l'onorevole Guerritore il quale diceva che questa era una questione poco importante e la rimandava alla fine del 1906. Il personale ha precisi diritti; e certamente sarebbe inopportuno ed ingiusto che ad essi si venisse meno con un differimento per nulla giustificato: giacchè, se la

Camera, per ragioni sue speciali, si trova a discutere questo disegno di legge ai 18 di giugno, è vero però che tanto le tabelle organiche, quanto le competenze accessorie erano state già preparate da tempo, ed erano pronte sino dalla fine dell'anno scorso.

A proposito di quest'articolo 3, sono state fatte parecchie osservazioni. L'onorevole Turati ha osservato che egli non capiva bene come si dessero questi 7 milioni, che apparivano una specie di elargizione; e che sembra completamente sbagliato il criterio che aveva presieduto alla revisione di queste tabelle e competenze: in quanto la revisione stessa non era stata fatta in contraddittorio con gli interessati.

Quest'osservazione dell'onorevole Turati mi ha alquanto sorpreso; tanto più che, se bene rammento, egli fece parte di quella tal Commissione che, nel 1902, discusse, col Governo e con le Compagnie, la revisione dell'organico dei ferrovieri.

In quell'occasione, furono stabiliti punti fissi e ben determinati; rimasero, però, a rivedere le competenze accessorie: perchè non era possibile farne, fin d'allora, l'unificazione completa, rimanendo in vigore tre Società diverse che avevano molti regolamenti diversi.

Fin d'allora, però, rimase stabilito il criterio secondo il quale questa revisione si sarebbe dovuta fare. Quel che si è fatto oggi, non è che l'applicazione di quel criterio.

Quando l'Amministrazione prese per base gli organici e le competenze delle tre Società; quando, facendo un paragone, scelse sempre le condizioni più favorevoli al personale; quando, in aggiunta a questo, ha aumentato, per molte categorie, le paghe minime; non so a che cosa sarebbe servito questo contraddittorio col personale il quale trova sicuramente esaudite, con queste tabelle, con quest'organico, tutte le sue giuste domande.

Quindi, quest'osservazione è assolutamente ingiusta; e viene anche essa dal fatto che, forse, per la fretta in cui questo disegno di legge è venuto davanti alla Camera, l'onorevole Turati non ha avuto il tempo di studiarlo.

Non ho la pretesa che egli dovesse e volesse leggere la mia relazione, per quanto essa fosse breve; ma in essa egli avrebbe trovato le risposte alle osservazioni da lui fatte.

Ma l'onorevole Turati faceva un'osservazione ancor più importante, riferendosi

all'articolo 18 della legge precedente, il quale dichiarava pubblici ufficiali tutti i ferrovieri; e rimproverava al Ministero di non aver cercato di risolvere questa questione, in occasione di questo disegno di legge.

Questa è una vera contraddizione, perchè, mentre prima egli ci ha detto che non si sarebbe dovuto risolvere niente, con questo disegno di legge; adesso, col disegno stesso, in via incidentale, avrebbe invece voluto risolvere la grossa questione della equiparazione dei ferrovieri ai pubblici ufficiali.

Ora questo rilievo basta per capire come questa questione non dovesse e non potesse essere oggi affrontata.

Noi non la dobbiamo compromettere.

Io sono del parere (e posso essere in questo in gran parte d'accordo con l'onorevole Turati) che quell'articolo di legge sia poco chiaro e che occorrerà a suo tempo meglio spiegarlo, appunto perchè è uno dei problemi più importanti della questione ferroviaria; ma, appunto per ciò non vi è necessità di risolverlo oggi, ma dobbiamo lasciarlo a quella legge definitiva che l'onorevole Turati non voleva appunto risolvere a spizzico.

In quella occasione noi studieremo e spero troveremo una formula di arbitrato. Perchè il diritto di sciopero nei pubblici servizi (adopero una frase che amano molto su quei banchi) (*Accenna l'estrema sinistra*), è una questione sorpassata; anche in Francia non è accolto più da nessuno. Bisognerà dunque trovare una formula conciliativa di arbitrato che possa anche contentare in parte il personale.

Sempre a proposito di questo articolo è stata sollevata anche un'altra questione: il trattamento del personale delle Meridionali. Veramente a questo proposito potrei anche non rispondere, perchè non c'è niente nel disegno di legge che tocchi in nessun modo la questione delle Meridionali. Vi ha accennato appena l'onorevole Turati e con una certa larghezza l'onorevole Tedesco. Io ne parlo soltanto per dire che sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Tedesco, ed anche con l'onorevole Turati, il quale, se non erro, accennava che non bisognava con concessioni al personale delle Meridionali compromettere ora la questione del riscatto. L'organo socialista veramente gli fa dire completamente l'opposto nel resoconto della seduta, ma questo non importa.

Io sono dunque d'accordo con tutti e due gli oratori, perchè questa questione delle Meridionali non deve essere assolutamente compromessa, e perchè io, nonostante tutti gli articoli dei giornali, nonostante la vena poetica del commendatore De Benedetti, *pardon* professor Graziadei, che tratta sull'*Avanti* questa questione, rimango del parere che il riscatto delle Meridionali sia questione di cifre, che debba essere discussa con molta calma, e che non possa essere risolta nei comizi, come si tenta di fare in questo momento.

Dunque l'articolo 3, col pareggiamento nell'organico di tutte le competenze accessorie, porta una spesa di 4 milioni, presso a poco la spesa che era stata prevista anche dall'onorevole Turati, mi pare, da tempo, credendo anche con questa cifra di largheggiare alquanto. Ma la cifra di 4 milioni sale a 7 milioni, perchè ci si aggiungono 3 milioni sotto forma di indennità di residenza.

Io non ho bisogno di dire come questa indennità di residenza per gl'impiegati ferroviari (che devono continuamente cambiare sede, e si trovano in condizioni disagiate sia per mandare i proprii figli a scuola, sia per condizioni tutte speciali inerenti al loro impiego) sia più che giustificata, e non abbia nulla a che fare con l'indennità di residenza degli altri impiegati dello Stato. Così qui abbiamo una indennità di residenza in piccoli luoghi, per esempio alle porte di Roma in piccoli paesi...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Al Portonaccio.

LUZZATTO ARTURO, *relatore*. Al Portonaccio appunto, ... per ragioni tutte speciali che non possono essere paragonate a quelle dell'indennità di residenza degli altri impiegati.

Ed a questo proposito debbo rispondere all'onorevole Mantica, il quale faceva osservare che c'è uno spareggiamento rispetto agli impiegati celibi. La sua osservazione dipende da una mia omissione, perchè, dovendo fare un lavoro molto affrettato, io ho riportato le tabelle ma non anche gli articoli relativi.

Ora l'articolo 3, che tratta dei soprassoldi di località, dice: « i soprassoldi di località, di prima e di seconda categoria, quali risultano dalle tabelle A e B, sono ridotti di un terzo per gli agenti, fino al 13° grado, che godono di alloggio gratuito nei fabbricati dell'amministrazione e per i celibi o vedovi senza prole che non hanno convi-

venti a carico o genitori o fratelli e sorelle ».

Dunque la riduzione per i celibi c'è.

Non è dunque possibile, a mio parere, di accettare la modificazione all'articolo 3 che un momento fa ha presentato l'onorevole Mantica, che vorrebbe estendere a questi soprassoldi di località la legge d'indennità di residenza degli impiegati dello Stato, perchè i criteri per i quali è concessa questa indennità ai ferrovieri sono assolutamente diversi.

La Commissione ha creduto di togliere, d'accordo col ministro, alla fine dell'articolo 3, l'inciso che portava l'obbligo di approvare per legge il Decreto Reale che stabilisce queste competenze e tabelle organiche.

L'onorevole Guerritore si lagna di questa soppressione e dice che si sarebbe potuto, discutendosi il decreto, riparare alle ingiustizie e dare soddisfazione ai reclami. Ma la Camera si convincerà facilmente che in tema di ruoli organici e di competenze, che riguardano 75 mila agenti sarebbe assolutamente impossibile fare una discussione particolareggiata alla Camera. Quindi l'obbligo di riportare davanti alla Camera quel Decreto si risolverebbe nel pericolo di vedere aumentare ancora i 7 milioni senza riparare a nessuna delle ingiustizie che possano colpire individualmente qualcuno.

La Commissione però non ha trascurato di occuparsi della possibilità che siano commesse ingiustizie, e, d'accordo col ministro, ha presentato l'articolo 4-bis, il quale rimedia a questo guaio, perchè ammette il ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato. Ma avendo stabilito la competenza della IV Sezione per tutte queste categorie di agenti, è urgente che la Camera discuta il disegno di legge che è già davanti a noi il quale modifica ed aumenta un po' l'organico del Consiglio di Stato, perchè quel Consesso possa discutere con una certa speditezza questi reclami i quali se dovessero rimanere giacenti per degli anni, aumenterebbero il malcontento invece di toglierlo, come noi intendiamo di fare con questa disposizione.

Ma a quest'articolo 4-bis bisognerà fare una piccola modificazione (ed in questo siamo d'accordo tanto con l'onorevole Turati quanto con l'onorevole ministro) in modo da dare la possibilità di reclamare anche nelle questioni disciplinari, perchè non si può ammettere che queste questioni siano completamente senza appello.

Con questo correttivo dell'articolo 4-bis noi pensiamo che si possa approvare con sicurezza l'articolo 3, senza bisogno di rivedere ancora le tabelle e le competenze, tanto più che di tutti i reclami pervenuti alla Commissione, nessuno concerne il personale più numeroso dei ruoli inferiori, ma hanno tratto alla questione (di cui all'articolo 4) relativa al passaggio del personale del regio Ispettorato alle ferrovie.

L'articolo 4 stabilisce che, fino all'approvazione di questo disegno di legge, gli impiegati del regio Ispettorato passati alle ferrovie abbiano le qualifiche conferite dal Comitato di amministrazione.

Questo articolo ha sorpreso non poco la Commissione, perchè non si capiva bene la ragione dell'articolo stesso, e si ricordava una disposizione di legge precedente la quale stabiliva che gli impiegati del regio Ispettorato avrebbero dovuto conservare il loro ruolo organico fino a che non fosse stato approvato il nuovo ruolo che stiamo discutendo.

Sembrava quasi che il Comitato d'amministrazione delle ferrovie volesse avere da noi l'approvazione preventiva di quello che aveva fatto senza che noi ne sapessimo niente e senza assumere esso la responsabilità vera e propria delle sue deliberazioni. Merita anzi di essere segnalato un caso curiosissimo di cui ho fatto cenno nella mia relazione e che ora ripeto.

Pareva stabilito fino al 25 giugno che tutto il Corpo dell'ispettorato dovesse passare alle ferrovie dello Stato e che queste dovessero provvedere al controllo necessario sulle ferrovie private comprese le Meridionali; pare però che le Meridionali si siano lamentate di questa ingerenza delle ferrovie dello Stato nei loro interessi particolari ed allora si è cambiato completamente il piano e l'Ispettorato è stato diviso in due parti, delle quali una è rimasta al Ministero dei lavori pubblici per il controllo delle ferrovie private, l'altra è passata alle ferrovie di Stato.

Questa divisione del personale è stata fatta in brevissimo tempo ed è avvenuta una grande confusione in modo che alcuni, passati alle ferrovie, hanno potuto avere degli avanzamenti di due o tre gradi sopra quelli che sono rimasti al Ministero, i quali alla loro volta si sono creati un ruolo con personale che fra poco tempo dovrà andare in pensione e lascerà molti posti agli altri per l'avanzamento; insomma si è fatto un lavoro molto affrettato in modo che io nella

mia relazione raccomandai al ministro, come raccomandando ora, di cercare se non sia possibile di rivedere ancora quel ruolo.

Ad ogni modo quel ruolo è venuto alla Camera con la legge del bilancio e ne conseguì che quegli impiegati che sono passati alle ferrovie sono rimasti fuori ruolo: e se per caso qualcuno di essi in questo frattempo avesse dovuto andare in pensione, mancando il ruolo, non si sarebbe saputo davvero chi e come avrebbe dovuto provvedere!

Si è pensato allora di compilare questo articolo 4 per correggere il guaio che era avvenuto; questo articolo 4 però deve avere carattere puramente provvisorio in modo che, una volta approvato l'articolo 3, questi impiegati entrino nel ruolo generale, cosicchè, se vi saranno reclami, questi possano essere discussi avanti al Consiglio di Stato. Ripeto che gli impiegati che sono rimasti al Ministero hanno davanti a loro una carriera abbastanza rapida con questo ruolo che si dice che si siano preparati, mentre quelli che sono passati alle ferrovie hanno avuto dei pareggiamenti che hanno portato loro dei notevoli aumenti di stipendio; per esempio, i primi 21 del ruolo guadagnano in complesso più di 54,000 lire in modo che ricevono per ciascuno un aumento di circa 2,500 annue. (*Commenti*).

Ora, intendiamoci bene; il personale che deve prestare servizio nelle ferrovie deve essere certamente capace e competente e sotto questo aspetto gli stipendi che sono stabiliti nel ruolo non sono affatto eccessivi, tanto più che nelle imprese private il personale si paga molto di più. Forse uno dei guai che abbiamo avuto nelle costruzioni ferroviarie di buona memoria è stato appunto questo, che abbiamo mandato a suo tempo della gente che aveva la testa di bronzo e quindi è evidente l'utilità di pagare meglio il personale; soltanto il passaggio è avvenuto in forma tumultuaria per la quale noi non abbiamo gli elementi per giudicare se, per questi passaggi, sia stato seguito il criterio del merito, o altro criterio. Io credo che forse sarebbe stato meglio per il Comitato d'amministrazione di passare quest'impiegati secondo il loro ruolo senza fare alcun movimento di nessun genere, salvo dopo 6 mesi o un anno, approfittando del diritto di promuoverli per merito, a fare le promozioni quando fosse stata tolta anche la forma esteriore giusta che hanno alcuni dei reclami.

Ad ogni modo, dal momento che abbiamo

stabilito la competenza del Consiglio di Stato per i reclami che noi non possiamo esaminare uno per uno, mi pare che la questione per ora non possa essere più oltre discussa.

L'articolo 5 tratta della questione delle pensioni, questione la quale si riconnette a quello che ho fatto osservare a proposito dell'articolo 4. La Commissione si è preoccupata del fatto che, stabilendo il diritto a pensione di tutti questi impiegati che passano dallo Stato alle ferrovie secondo la legge per la pensione degli impiegati, gli impiegati hanno da una parte la parificazione dello stipendio a quello degli impiegati delle ferrovie e dall'altra conservano il diritto a pensione superiore in parte a quello che hanno gli impiegati delle ferrovie medesime; dunque hanno così due vantaggi. Sarebbe stato forse più opportuno lasciare loro la scelta fra una situazione e l'altra, in modo che ognuno, secondo la situazione della propria carriera, avesse scelto una forma o l'altra; e noi avevamo escogitato anche se vi fosse stata la possibilità di stabilire due forme di pensioni; e cioè che questi impiegati, pel tempo in cui erano rimasti al Ministero dei lavori pubblici, avessero la liquidazione della pensione secondo la legge delle pensioni civili e militari, e che, per l'altro tempo che rimanevano alle ferrovie, godessero della liquidazione secondo la Cassa del Monte-pensioni ferroviaria.

Ma si sono presentate due difficoltà: prima, di tutto queste Casse sono chiuse per legge; ci sono delle controversie gravissime con le Società ed il riaprirle per questo personale poteva dar luogo ad una complicazione di conti. Già ci si capisce pochissimo in quei conti, in cui i disavanzi ascendono ai 100, ai 200 milioni, per cui non sembrava opportuno di complicarli ancora riaprendo a queste Casse per applicarle ad altra gente.

E poi v'è una disposizione della legge del 1895, l'articolo 45, il quale stabilisce che gli impiegati che passano da un'amministrazione ad un'altra dello Stato o ferroviaria hanno il diritto alla pensione secondo la legge sulle pensioni civili e militari.

Dunque, davanti a questo diritto e alla considerazione che in fondo abbiamo già due forme di pensioni per gli impiegati ferroviari stessi, perchè abbiamo quelli che dipendono dalla Cassa del Monte-pensioni e quelli che dipendono dalla Cassa di previdenza, onde ne potremo avere anche una terza, non abbiamo creduto, per un periodo dirò così transitorio, di dover modificare questa parte dell'articolo 5.

A proposito del medesimo articolo 5 ci siamo trovati dinanzi ad un'altra domanda, la domanda di coloro che sono inclusi nel ruolo transitorio, i quali secondo questo articolo hanno il diritto di iscriversi con gli arretrati alla Cassa di previdenza, mentre invece domandano di essere iscritti alla vecchia Cassa pensioni pagando, dicevano, gli arretrati e gli interessi, ecc. Ora ostavano, a ciò, due considerazioni: primo, la considerazione generale che non convenisse di riaprire questa Cassa pensione; secondo, che naturalmente si doveva molto di più di quanto quest'impiegati davano per loro conto, perchè alla Cassa del monte-pensioni l'impiegato concorre con 5 per cento e la Società ferroviaria con l'8 per cento; quindi tutti gli arretrati in base all'otto per 100 dello stipendio l'avrebbe dovuto sborsare il Tesoro.

E poi anche questo 8 per cento non era sufficiente, perchè siamo davanti ad un *deficit* abbastanza grosso; quindi si trattava di una spesa importante e poi si trattava soprattutto di non compromettere un principio, perchè non c'è alcuna ragione che quello, che si faceva per quegli impiegati, non si fosse dovuto fare per un'altra categoria, quella di tutti gli straordinari, la quale chiede appunto di aver diritto a pensione. Per questa ragione abbiamo dovuto lasciare anche la seconda parte dell'articolo 5 come era proposto nel testo ministeriale.

Una volta sgombrato il terreno dall'articolo 5, poco altro mi resta a dire. L'articolo 6 tratta della espropriazione di 50 metri di terreno da una parte e dall'altra della strada. So che c'è una proposta, che vorrebbe estendere a 100 metri questa espropriazione. A me pare che sia già una lesione abbastanza forte del diritto privato la espropriazione dei cinquanta metri: che cinquanta metri siano sufficienti per i lavori urgenti; e che quindi questa estensione a cento metri si debba respingere.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. C'era nel disegno dell'onorevole Tedesco.

LUZZATTO ARTURO, *relatore*. Ma qui l'abbiamo limitata. È una limitazione, che la Commissione ha discusso ed accettato con piacere, poichè meno poteri dittatoriali si danno, e meglio è.

L'articolo 7 è stato rimandato. L'articolo tratta della registrazione dei contratti con la tassa di una lira e di questo è inutile parlare.

Vengo all'articolo 9, il quale si occupa

della decisione delle controversie per mancato adempimento delle condizioni di trasporto. Avevamo un inciso, il quale sopprimeva la competenza dei conciliatori per queste controversie. La cosa è sembrata molto grave alla Commissione. Si notò che la maggior parte delle questioni sono piccole e che sarebbero state appunto sempre risolte dai conciliatori.

A tal fine abbiamo domandato una statistica, che io ho riportato nella mia relazione, la quale dimostra in modo chiaro che le controversie per il passato si sono decise quasi tutte davanti al conciliatore; in un anno fino a 120 mila per la sola Mediterranea. Ora se da un lato questo gran numero impressiona, perchè si vede evidentemente che c'è chi specula su questi fatti, non si può dall'altro togliere questo diritto, perchè equivarrebbe a togliere la possibilità di reclamare e a dare completamente in mano alle ferrovie senza controllo tutte le merci, che si debbono trasportare. Però, per impedire il dilagare di queste liti, si è posto nel terzo alinea che non si possa dar luogo a condannà nelle spese alle ferrovie, se prima non si sia esperito in via amministrativa il reclamo e non siano passati 40 giorni.

Ciò è già una remora abbastanza forte, perchè in tal modo nelle questioni, in cui l'Amministrazione avrà torto, avrà tempo per accomodarsi, senza bisogno di sostenere spese per gli avvocati e per tutto ciò, che concerne le liti. Io ho osservato però che qui occorre correggere qualche cosa; io non l'ho proposto tassativamente, ma ho udito che il ministro è disposto ad accettarlo. Bisogna correggere qualche cosa, perchè ci possono essere alcune merci che non possono aspettare 40 giorni. È chiaro che bisogna, per lo meno, dare il diritto di fare la constatazione dello stato della merce. Le spese, che si riferiscono a queste constatazioni giudiziali, se l'Amministrazione avrà torto, bisognerà bene che le paghi, perchè non è possibile metterle a carico della parte. Su ciò siamo d'accordo col ministro e troveremo in sede di articolo una formula per chiarire questo concetto. Con questo, siccome gli articoli 10, 11, 12, cosa, che forse l'onorevole Turati non ha visto...

TURATI. Ho visto!

LUZZATTO ARTURO, *relatore*. ...sono rimandati alla legge generale, per non risolvere la questione in via incidentale, con questo, dico, ho finito il mio breve compito.

Il collega Daneo ha detto ultimamente

che bisognava far notare che la Camera aveva largheggiato col personale ferroviario. Per me quello, che si è fatto, lo dico francamente, era un dovere. Si è dato largamente, ma si è dato perchè si doveva dare, perchè il personale aveva diritto di essere equamente trattato. Ora però spetta al personale di fare il suo dovere. Io sono sicuro che esso lo farà, perchè il paese non tollererebbe nuove agitazioni e saprebbe farne pronta giustizia. (*Bene! Bravo! — Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fili-Astolfone.

FILI-ASTOLFONE. Io veramente ho chiesto di parlare per avere qualche schiarimento dall'onorevole ministro ed anche dall'onorevole relatore della Commissione. E le mie brevi osservazioni cadono precisamente intorno all'articolo 11 di questo disegno di legge che, come ha detto il relatore, fu rimandato dalla stessa Commissione. Però siccome alle ferrovie di Stato sono affidati soltanto gli studi, la direzione, la sorveglianza, la gestione per le nuove costruzioni, così in presenza di qualche altra legge che verrà presto alla Camera...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. È soppresso questo articolo.

FILI-ASTOLFONE. Ma non risulta che sia soppresso.

TEDESCO. È soppresso; ed è rimandato alla legge generale.

FILI-ASTOLFONE. Era un dubbio che mi era nato e lo volevo chiarito, perchè domani non si mettesse davanti un ostacolo, che lo Stato che assume la costruzione diretta non possa costruire. Ecco quello che voleva sapere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli colleghi! L'onorevole Turati ieri si doleva che dal Governo si continuasse nel sistema di voler risolvere a spizzico il grande problema ferroviario. Io credo, per verità, che attendere il consiglio dell'esperienza sia il migliore dei partiti, a cui Governo e Parlamento possano attenersi. Ciò, che è accaduto dal 1° luglio 1905 ad oggi, dimostra che noi eravamo impreparati ad assumere l'esercizio di Stato; epperò ogni giorno l'esperienza ci consiglia di apportare qualche modificazione a quei concetti, che predominarono allora, e che informarono la legge del 1905.

Non credo dunque sia giusto il rimprovero, che ci rivolge l'onorevole Turati, se

ci limitiamo ora a risolvere le questioni più urgenti, riservando a più tardi la soluzione delle altre. E ricordo a questo proposito che l'onorevole Gueritore voleva perfino che il Governo non assumesse l'impegno di presentare il disegno di legge definitivo nel 1906, ma chiedeva che fosse rimesso al 1907; precisamente per poter far tesoro di una più larga esperienza.

Il Ministero e la Commissione hanno ritenuto opportuno di attenersi ad una via intermedia: hanno stralciato dal disegno di legge tutta quella parte che non aveva carattere di vera urgenza, e hanno voluto provvedere soltanto ad alcuni punti che sono veramente essenziali, e che non era possibile differire. Hanno voluto provvedere alla materia delle rese che, toccando l'interesse privato, non poteva non essere esattamente disciplinata per legge; hanno voluto provvedere a regolare le sorti del personale, che giustamente insisteva perchè fossero mantenute le fatte promesse; hanno voluto provvedere a rendere più rapida la procedura di espropriazione, per poter procedere il più sollecitamente possibile agli ampliamenti ed agli impianti necessari; hanno voluto, infine, provvedere ad altri urgenti bisogni, come quello di impedire il traffico giudiziario, di cui ha parlato l'onorevole relatore, e dare al personale una valida garanzia dei loro legittimi interessi, concedendo ai ferrovieri il ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato.

Credo che il metodo seguito dal Governo e dalla Commissione risponda a quei criteri di opportunità politica, che consigliano di procedere per gradi, in base all'esperienza, risolvendo oggi le questioni più urgenti e rimettendo a tempo più lontano i problemi meno urgenti e più ponderosi.

Mi limiterò a dare alcuni chiarimenti intorno ai concetti fondamentali, che informano il disegno di legge.

La prima parte del disegno di legge intende a disciplinare legislativamente la materia dei termini di resa. Il mio amico Daneo ha fatto un'osservazione senza dubbio assai giusta, quando ha chiesto secondo quali criteri l'Amministrazione procederà per dichiarare ingombra una stazione. Ma l'onorevole relatore ha già detto le ragioni, per le quali la Commissione, accogliendo il mio concetto, non ha ritenuto che l'autorità giudiziaria potesse esser chiamata a giudicare se una stazione fosse stata a ragione o a torto dichiarata ingombra. Non era possibile rimettere all'autorità giudi-

ziaria di giudicare in una materia puramente tecnica. Aggiungasi la impossibilità dell'accertamento in queste controversie, perchè sarebbe bastato il mutamento dello stato di fatto (e questo può mutare da un'ora all'altra) per far ritenere illegittimamente dichiarata ingombra una stazione che, invece, tale fu legittimamente dichiarata.

E posso assicurare l'onorevole Daneo che la pratica seguita fin oggi, dal giorno, in cui il decreto è andato in vigore, basta a rassicurare anche i più timorosi; perchè da allora in poi non sono state dichiarate ingombre che cinque o sei stazioni, e per periodi brevissimi. La stazione, che fu per più lungo termine dichiarata ingombra, è stata quella di Napoli, la quale, purtroppo, per l'insufficienza dei suoi binari, e per le condizioni, in cui si trova la stazione, non è in condizione di provvedere sufficientemente al traffico.

L'Amministrazione seguirà, anche per l'avvenire, lo stesso metodo; e dichiarerà ingombra la linea, solo quando per il numero dei carichi, che vi si trovino, sia impossibile provvedere alle necessità del traffico; e soltanto per il tempo strettamente necessario.

Devo dare un'altra risposta all'onorevole Daneo, che si preoccupa del pericolo, che vi sarebbe nel mutare la destinazione nelle calate. E a questo proposito il mio amico Graffagni ha proposto un emendamento, col quale chiede che sia dato preavviso al destinatario del mutamento della calata, e che il nolo per la spedizione da una calata all'altra rimanga a carico dell'Amministrazione ferroviaria. Non ho difficoltà di accettare questo emendamento che risponde ai sensi di giustizia. E assicuro la Camera che l'Amministrazione cercherà per quanto sarà possibile di evitare queste spedizioni da una calata all'altra; come d'altra parte impedirà che si frodi la legge, quando, essendo la tassa di sosta maggiore della tassa di rispedizione, i destinatari chiedono la rispedizione con l'unico intento di non pagare la tassa di sosta.

Avrei anzi desiderato di aggiungere un altro articolo, col quale fosse stabilito il diritto di esigere la pesatura dei carri al momento del ritiro della merce; perchè anche la richiesta della pesatura è talvolta un espediente per far frode alla legge in materia di tariffe.

L'onorevole Graffagni chiede poi la soppressione della frase, con la quale è data fa-

coltà alla Commissione di valersi di questa speciale disposizione anche nel caso di insufficienza degli impianti ferroviari: secondo questo emendamento dell'onorevole Graffagni, l'amministrazione pubblica dovrebbe dunque rispondere del ritardo, anche quando questo avvenga senza sua colpa, per naturale condizione delle cose; ne dovrebbe rispondere perchè in passato non si è provveduto all'ampliamento delle stazioni e alla sistemazione dei binari, e non si può quindi fare la consegna della merce nel termine determinato. Ma comprenderà l'onorevole Graffagni che questo suo concetto è contrario non solo alle disposizioni delle vigenti tariffe, ma anche al diritto comune. Come potete voi rendere responsabile lo Stato del fatto che, per quanta buona volontà ci si metta (ed assai più se ne metterà), gl'impianti non sono ancora proporzionati al traffico? Perciò prego l'onorevole Graffagni di ritirare la sua proposta.

Posso però dichiarare che la Direzione delle ferrovie di Stato procederà con solerzia ai nuovi impianti sul fondo dei 300 milioni: aggiungo che il Governo intende l'obbligo suo di presentare al Parlamento un piano completo di sistemazione ferroviaria chiedendo alla Camera i fondi sufficienti. Ed io prendo impegno di venire nel prossimo novembre innanzi a voi con un piano completo, che ci metta in condizione di proporzionare al nostro traffico le condizioni delle ferrovie. Faccio questa formale dichiarazione a scanso di equivoci, e per delegare alcune voci che non rispondono alle intenzioni del Governo. (*Bravo!*)

Vengo alla questione della competenza. Già l'onorevole relatore vi ha dimostrato l'indegno traffico giudiziario che si è fatto, abusando della competenza del conciliatore, traffico facilitato dalle nostre leggi relative alle competenze dei patrocinanti innanzi ai conciliatori; di guisa che alcune volte le spese, compresi i diritti spettanti ai patrocinatori, risultavano superiori a ciò, che alla parte poteva spettare nel caso di vittoria. In vista di ciò il mio onorevole predecessore aveva proposto che codeste cause fossero sottratte alla competenza del conciliatore e deferite al pretore. Ma io non ho creduto di poter accogliere sì profonda modificazione al nostro diritto giudiziario, e la Commissione si è accordata con me in un altro concetto; in quello, cioè, non di escludere la competenza del conciliatore (il che avrebbe impedito a tanti cittadini di tutelare il proprio diritto con una spesa

minore di quella occorrente innanzi alla pretura), ma di stabilire che l'istanza giudiziaria non sia ammissibile se non dopo che fosse stato proposto e respinto il reclamo amministrativo. È questo un sistema conforme a quello, che vige nel nostro diritto finanziario, e che non ha dato mai luogo ad inconvenienti.

L'onorevole Daneo ha acutamente osservato che prima ancora di procedere in via amministrativa può essere necessario di provvedere all'accertamento dell'avaria delle merci. Ora per questo, abbiamo disposizioni precise nel nostro codice di commercio. L'articolo 402 stabilisce che le avarie si accertano nei modi stabiliti dall'articolo 71, il quale è così concepito: « Il presidente del tribunale di commercio, o, nei luoghi dove non ha sede un tribunale, il pretore può ordinare, ad istanza del compratore o del venditore, e nella specie del destinatario, che la qualità e la condizione della cosa venduta, e nella specie della cosa trasportata, siano verificate da uno o più periti nominati d'ufficio ».

L'onorevole Daneo diceva che bisogna permettere al cittadino, che sostiene di aver subito avarie della merce, di fare la constatazione ai termini dei detti articoli.

Ora l'onorevole relatore, nella sua relazione e nell'elegante discorso di oggi, ha già detto che la Commissione consente in questo concetto.

Ed io non solo vi consento, ma proporrò all'articolo un emendamento, con cui questo concetto sia esattamente affermato per evitare qualsiasi dubbio di interpretazione.

Sarà dunque inammissibile l'istanza giudiziaria, se prima non sarà stato proposto e respinto il reclamo amministrativo; ma le avarie nel frattempo potranno essere accertate secondo le norme del diritto comune, in modo da garantire gl'interessi dei destinatari.

Rispondo ora all'amico onorevole Mantica.

Egli ha cominciato il suo acuto discorso dichiarando che non approva il sistema delle promozioni per merito.

In generale consento nel suo concetto, che non si possa escludere in modo assoluto l'anzianità.

Nella pratica nostra ed in quella degli altri paesi, in tema di ruoli organici, una parte di posti è riservata esclusivamente al merito da accertarsi da apposite Commissioni amministrative, ed una parte è, invece, riservata all'anzianità.

Ma ciò è perfettamente logico, quando si tratta dei così detti ruoli chiusi, in cui vi è un determinato numero di posti, che non si può eccedere, e dove, finchè non si faccia una vacanza nella categoria superiore, non è possibile che un impiegato della categoria inferiore sia promosso.

Questo però non è il sistema del nostro ordinamento ferroviario, ove il personale è distribuito in diciotto categorie, che non hanno un numero determinato di posti: il ruolo insomma non è chiuso, è aperto.

Esiste dunque già una garanzia dei diritti dell'anzianità, negli aumenti di stipendi, che si verificano per il periodo di trenta anni automaticamente per la sola ragione dell'anzianità.

Ma, quando si tratta di salire in posto più elevato in cui sono funzioni più delicate e difficili, è giusto che non si pervenga che per merito. Potrà perciò avvenire, (ciò che può sembrare un inconveniente grave, ma tale non è) che un impiegato della categoria inferiore abbia uno stipendio superiore ad alcuno, che sia nella categoria superiore.

Dato questo nostro ordinamento ferroviario, l'onorevole Mantica dovrà riconoscere che le ragioni dell'anzianità sono completamente tutelate. Anzi è stato precisamente questo il sistema che i ferrovieri hanno desiderato e per il quale hanno a lungo lottato; non vi è dunque ragione di mutarlo.

L'onorevole Mantica, in ciò concorde con l'onorevole Daneo, ha chiesto quali saranno le garanzie per la determinazione del merito. Certamente è molto difficile determinarle in modo per tutti soddisfacente. Purtroppo vi saranno sempre coloro ai quali non sarà favorevole il giudizio dei superiori, e che grideranno all'ingiustizia. Tutto ciò è umano e accade quotidianamente.

Ma non si può dire che manchino le garanzie, perchè vi è un triplice giudizio del merito: un primo giudizio vien fatto dal superiore immediato; un secondo dal direttore del compartimento, e un terzo giudizio vien fatto dal direttore generale, il quale porta innanzi al Comitato dell'Amministrazione le sue proposte, che sono il risultato di coteste queste indagini.

Non credo, per verità, che maggiori garanzie siano date agli altri impiegati delle pubbliche amministrazioni, nei casi in cui è ammessa la promozione per merito: anzi i ferrovieri si trovano, per questo, in con-

dizioni migliori di quelle degli impiegati dello Stato.

Vengo alla questione della unificazione del personale.

E qui mi consenta l'amico Luzzatto di dirgli che nel calore della discussione gli è sfuggita una parola, che non risponde alla verità.

Egli ha detto che il passaggio dall'Ispettorato alle ferrovie di Stato è accaduto un poco tumultuariamente. Ciò non è esatto. Certamente, nella urgenza di stabilire il servizio di Stato, non era possibile procedere con quella lenta ponderazione, che nei casi ordinari si sarebbe adoperata.

Debbo però dichiarare, ad onore della Direzione generale e del Comitato di amministrazione, che vi si è provveduto con chiara coscienza del proprio dovere. E mancherei io al mio dovere se non mandassi una parola di lode all'Amministrazione, per lo zelo, per il disinteresse, per la prontezza con cui ha proceduto in questo compito molto arduo, perchè le difficoltà da superare erano gravissime.

Basti osservare che le qualifiche e i gradi erano sovente affatto diversi tra le diverse Amministrazioni. È stato perciò necessario di procedere col metodo delle così dette tabelle di equiparazione; si sono dovuti equiparare (naturalmente con criteri in gran parte discrezionali i funzionari di una categoria con quelli di un'altra. Ora ciò non poteva non urtare in gravi difficoltà.

Ma i criteri ammessi e che sono stati comunicati alla Commissione parlamentare, che ha esaminato il disegno di legge, sono stati riconosciuti equi ed opportuni.

Certamente non tutti i funzionari sono restati contenti. E non me ne meraviglio. Mi meraviglierei del contrario, che cioè tutti avessero applaudito, anche quando le loro aspettative non fossero state tutte soddisfatte.

Del resto, se diritti quesiti fossero stati vulnerati, come si afferma, noi abbiamo ammesso il ricorso alla Quarta sezione del Consiglio di Stato. E si avverta che il termine del ricorso decorre non dal giorno del provvedimento, ma dal giorno in cui sarà pubblicato l'ordine di servizio, in cui saranno resi pubblici i provvedimenti riguardanti il personale; ordine di servizio che sarà pubblicato nel mese di agosto. Di guisa che io credo di avere appagato i voti dei ferrovieri, poichè abbiamo dato loro i medesimi diritti, che competano agli altri impiegati dello Stato.

Sono state fatte alcune osservazioni partecolari. L'onorevole Gattorno si è preoccupato della equiparazione dei capisquadra operai dell'Adriatica coi capi d'arte delle officine della Mediterranea.

Voglio dare una buona notizia all'onorevole Gattorno; ai capisquadra operai dell'Adriatica, che con l'organico attuale vanno da un minimo di 4.50 al giorno a un massimo di 6.50 al giorno, e che, quando sono arrivati al salario di 6.50 non hanno diritto ad ulteriori miglioramenti normali, ma a semplici soprassoldi, sarà aumentata la paga portandola ad un massimo di lire 3000, come per i capi d'arte della ex Mediterranea, secondo il desiderio espresso dagli interessati. Essi avranno, oltre a ciò, il diritto agli aumenti graduali sino al massimo. Si manterrà però l'attuale qualifica di capisquadra; la qualifica di capi d'arte sarà lasciata unicamente *ad personam*, e non sarà estesa ad altri. Questo, spero risponda pienamente al desiderio dell'onorevole Gattorno.

Un punto, che ha formato oggetto di gravi discussioni, riguarda il soprassoldo di località. Si è creduto da alcuni che i soprassoldi di località fossero proporzionati allo stipendio, di guisa che la condizione degli alti funzionari con elevato stipendio fosse maggiormente avvantaggiata con danno delle classi minori.

Ciò non è esatto; il soprassoldo di località, come appare manifestamente dalle tabelle, ha un massimo, che, per esempio, per la prima categoria è di 70 lire.

L'onorevole Mantica chiedeva pure per quali ragioni, rispetto a queste indennità, non siansi seguiti gli stessi criteri, che valgono per la indennità di residenza? Non potevamo seguire gli stessi criteri, perchè il soprassoldo di località ha un carattere, amministrativamente e giuridicamente, diverso da quello dell'indennità di residenza. Come giustamente ha fatto osservare l'onorevole relatore, abbiamo nella prima categoria, per esempio, la stazione di Portonaccio e tante altre minori, per le quali non sarebbe possibile dare ai funzionari una vera e propria indennità di residenza: perciò vien dato loro un soprassoldo di località, e con criteri certo più larghi che non le altre Amministrazioni dello Stato.

D'altra parte v'è un diritto storico che bisogna rispettare: i soprassoldi di località non sono stati creati dell'amministrazione dello Stato, esistevano già con le Società.

E di questo, come di tanti diritti acquisiti non abbiamo potuto non tener conto

L'onorevole Mantica obietta pure che non si è tenuto conto dello stato di famiglia. Ma già l'onorevole relatore ha dimostrato che ciò non è esatto, perchè quando si tratta di celibi, il soprassoldo è diminuito di un terzo. -E bisogna pure considerare che della condizione di famiglia si tien conto nei traslochi nei quali si procede con criteri molto più larghi, quando si tratti di padri di famiglia, che non quando si tratti di celibi. Del resto, onorevoli colleghi, voi comprendete benissimo che questa è materia molto difficile a disciplinare. Talvolta un'opera di bonifica, o l'apertura di una strada, o altro mutamento notevole nella viabilità o nella condizione economica di una città può render necessaria una modificazione nel soprassoldo. Ed è perciò che ho chiesto fosse modificato il disegno precedente, in cui si diceva che qualunque mutamento delle competenze dovesse essere fatto per legge. In questo modo avremmo fatto del nostro Parlamento un Parlamento ferroviario, che tutto l'anno avrebbe dovuto occuparsi di tabelle e competenze. Evidentemente si era dimenticato il precedente del 1902 quando, determinandosi le nuove norme per gli stipendi dei ferrovieri si stabilì che i provvedimenti riguardanti le tabelle e gli stipendi si sarebbero sanciti per decreto reale. Si è perciò che oggi io invoco questo precedente per chiedere (e me lo consenta l'onorevole Guerritore) che sia data facoltà al Governo di provvedere con semplici decreti reali ai mutamenti che si renderanno necessari.

In ordine alle pensioni ho poco da aggiungere a quanto è stato già osservato. Certamente non è conforme alla simmetrica amministrativa, che vi siano tre diversi sistemi per la liquidazione delle pensioni. Ma non potevasi fare diversamente, poichè diversa era la carriera e diverso era lo stato giuridico del personale. Le molte discussioni, a cui ha dato luogo l'articolo relativo in seno alla Commissione, e le molte discussioni, che ho avuto con gli onorevoli membri della Commissione, dimostrano che questo adottato è il partito meno cattivo. Ed infatti la Commissione ha finito con accettare le proposte ministeriali.

Ora dirò una parola in risposta all'onorevole Compans sebbene non lo veda presente.

L'onorevole Compans domanda che sia computato, per gli effetti della pensione, ai

funzionari delle ferrovie il servizio militare. Ora per coloro che sono iscritti nel nuovo istituto di previdenza, il servizio militare è già contemplato, per la pensione, in virtù dell'articolo 56.

Ma per gli altri ferrovieri, ciò non sarebbe assolutamente possibile: perchè la maggiore spesa ricadrebbe sopra enti autonomi e non possiamo loro imporre nuovi e maggiori oneri se non per violenza di legge.

Bisognerebbe quindi addossare all'Erario una spesa che ora non è possibile neppure determinare, perchè bisognerebbe conoscere le condizioni individuali di coloro che hanno fatto il servizio militare, la loro età, i loro stipendi attuali; tutte indagini che richiedono calma e ponderazione e che non possiamo pregiudicare con un esame sommario ed affrettato.

E vengo al mio carissimo amico Tedesco, mio illustre predecessore nel Ministero dei lavori pubblici, e che ha voluto rivolgermi un augurio affettuoso, che fraternamente gli ricambio.

Egli mi ha chiesto anzitutto un chiarimento, se cioè con la recente convenzione stipulata con la Società delle Meridionali, con cui è prorogato il termine fino al 31 dicembre 1906, siasi in alcuna maniera pregiudicata la questione se la Società abbia diritto a reintegri, sia per le tariffe sia per il personale.

Rassicuro subito l'amico Tedesco. La ragione per la quale fu dettato quell'articolo 2 fu la seguente. Con la convenzione presentata al Parlamento dall'onorevole Carmine erano state sospese le promozioni del personale dal primo marzo di quest'anno; epperò, se ci fossimo limitati a fare una semplice proroga fino al 31 dicembre, sarebbe stata inevitabile la conseguenza che le promozioni sarebbero state sospese fino alla fine dell'anno. Ora ciò ci parve ingiusto.

Ed allora, non a deroga delle riserve, che si contenevano nel decreto del 20 giugno 1905, ma, come dice chiarissimamente l'articolo 2, a deroga dell'articolo 7 della convenzione stipulata dall'onorevole Carmine, in quanto si voleva mettere il personale in condizione di avere le promozioni, a cui aveva diritto e che giustamente reclamava, consentimmo alla Società che facesse le promozioni, secondo i criteri seguiti dalla Direzione delle ferrovie di Stato, e fu data al ministro la facoltà di decidere in caso di dissenso.

Ma con ciò non si è vulnerata affatto la riserva contenuta nella convenzione precedente.

L'onorevole Tedesco ha chiesto inoltre che io ripresenti subito al Senato il disegno di legge già da esso approvato e da questa Camera in qualche parte emendato, perchè contiene disposizioni che è opportuno siano approvate al più presto possibile. Domani stesso ripresenterò al Senato tale disegno di legge.

Nulla dirò intorno all'argomento del riscatto, cui ha accennato l'onorevole Tedesco. È un argomento, che sarà trattato in propria sede, e sul quale non posso che riferirmi alle dichiarazioni fatte dall'onorevole presidente del Consiglio. Il Governo riconosce giuste le preoccupazioni della regione Pugliese, ed a queste giuste preoccupazioni ha creduto suo dovere di provvedere, assumendo la responsabilità di tutti i provvedimenti, che saranno necessari per lo svolgimento normale della prossima campagna vinicola. Ma se giuste sono tali preoccupazioni, non sarebbe però nè giusta, nè legittima alcuna agitazione, che fosse diretta ad esercitare una pressione diretta o indiretta sopra la volontà del Parlamento.

Faremo insistenze perchè la Commissione riferisca al più presto possibile, pur ritenendo che non vi sia bisogno di eccitarne lo zelo; ma certamente non potremo assumere la responsabilità di menomare la libertà di discussione del Parlamento, in una questione di tanta importanza. (*Bene!*)

Una cosa soltanto aggiungo, per tranquillare l'amico Tedesco: ed è che ho preso gli opportuni accordi col Direttore delle ferrovie dello Stato, perchè quando il riscatto segua entro un termine breve, anche alla vigilia della campagna vinicola, il servizio possa unificarsi senza incagli e con la maggiore velocità possibile.

Vengo ora al mio amico personale, onorevole Turati.

L'amico Turati diceva che il ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato, non è una garanzia, od è una garanzia meramente illusoria, e che il personale attendeva, invece, una disciplina del contratto di lavoro.

Onorevole Turati, la garanzia del ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato, che io ho proposto e che la Commissione ha consentito di concedere ai ferrovieri, è la garanzia stessa, che è data a tutti gli altri impiegati dello Stato.

Come può ella chiamare illusoria questa garanzia?

Ella non può certo pretendere che si dia ai ferrovieri una garanzia maggiore di quella, che è data agli altri pubblici funzionari!

TURATI. È diverso!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Nè è una garanzia illusoria; perchè la pratica dimostra che molte volte la IV Sezione del Consiglio di Stato ha riparato gravi ingiustizie.

Anzi tanto è vero che non è illusoria la garanzia, che ella ha domandato di ampliarla! Ed io ne la ringrazio, perchè accetto il suo emendamento. (*Si ride*). Ella ha domandato di ampliare il ricorso alla IV Sezione, ammettendolo non solo contro i provvedimenti relativi alle promozioni, paghe, stipendi, indennità, ecc., ma anche contro i provvedimenti disciplinari. (*Interruzione del deputato Turati*). Ebbene io accetto il suo emendamento; accetto che sia ammesso il ricorso alla IV Sezione anche contro i provvedimenti disciplinari, e prego la Camera di accogliere questo emendamento.

TURATI. Rinnego la paternità di quell'emendamento. Non è mio!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Fa male a rinnegarla. Questa IV Sezione del Consiglio di Stato, la quale è dovuta soprattutto all'alta mente di Silvio Spaventa, costituisce una tutela di diritto pubblico più utile, più semplice e più economica di tutte le altre garanzie giurisdizionali (*Bene!*)

L'onorevole Turati diceva che avremmo dovuto metterci per altra via, disciplinando e tutelando il contratto di lavoro. Ora su questo punto è bene intendersi. Quando l'onorevole Turati parlava, mi pareva che egli pronunciasse un discorso contro l'esercizio di Stato: perchè, finchè le ferrovie sono esercitate da Compagnie private, si capisce che il rapporto intercedente tra ferrovieri e compagnia è definito rapporto di diritto privato, rapporto di locazione d'opera, rapporto civile, che chiameremo contratto di lavoro; ed allora la tutela giurisdizionale di questo rapporto di diritto civile non può essere che la tutela giudiziaria, e la competenza del magistrato ordinario è indiscutibile. Ma quando si tratta non di ferrovie esercitate da Compagnie private, ma di ferrovie esercitate dallo Stato, risorge il quesito fondamentale, che riguarda tutta l'amministrazione pubblica; il rapporto tra lo Stato e i funzionari è rapporto di diritto privato o di diritto pubblico? Evidentemente è un rapporto di diritto pubblico! (*Bene!*) Ma allora la tutela non può essere che di diritto

pubblico. E quindi ai funzionari dello Stato non si dà la garanzia del ricorso all'autorità giudiziaria, ma bensì quella del ricorso ad un'alta giurisdizione amministrativa, che è appunto la IV Sezione del Consiglio di Stato.

Che, se l'onorevole Turati persistesse nel sostenere la tesi che qui avremmo dovuto disciplinare il contratto di lavoro, io gli direi che egli parla in favore dell'esercizio privato e contro l'esercizio di Stato.

Lo ripeto, è impossibile pensare ad un esercizio di Stato in cui tuttavia permangano rapporti di diritto privato fra l'Italia e i ferrovieri.

TURATI. E l'arbitrato?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'arbitrato è altra cosa. Per ora abbiamo provveduto non agli interessi collettivi, ma alle lesioni di interessi individuali, e per queste lesioni di interessi individuali che sono materia di diritto pubblico, non potevamo ammettere che una giurisdizione di diritto pubblico, quale è appunto quella della IV Sezione del Consiglio di Stato.

Ciò posto, non mi intratterrò intorno a ciò che ha detto l'onorevole Turati contro l'articolo 18 della legge del 1905; quell'articolo che ha dichiarato i ferrovieri pubblici ufficiali vietando lo sciopero. Sarebbe questa una discussione assolutamente inopportuna. Se mai, la faremo, quando verrà in discussione una proposta di riforma dell'articolo 18. Mi permetta però l'onorevole Turati di dargli una indicazione, che potrà non essere inutile.

Legga l'onorevole Turati il *Giornale Ufficiale* della Repubblica Francese, e vi troverà una circolare recentissima del presidente del Consiglio Sarrien, in cui si dimostra l'impossibilità, per ragioni giuridiche economiche e sociali, di ammettere che possa essere riconosciuto il diritto di sciopero in coloro che sono addetti a servizi pubblici.

TURATI. Non l'abbiamo mai chiesto; ma bisogna evitarlo con mezzi efficaci e non con mezzi inutili!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ed appunto perciò abbiamo ammesso il non inutile ricorso in sede contenziosa.

TURATI. Del resto a voi gli scioperi non dispiacciono. Il presidente del Consiglio ha detto che non gli danno nessun fastidio. Non c'è dunque che da incoraggiarli!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Da incoraggiarli? Per ora c'è la legge che li vieta! (*Si ride*). Quanto ai dubbi

giuridici dell'onorevole Turati, egli capirà che io non sono la Corte di cassazione, nè ho lo *jus respondendi* per dirgli se l'articolo 18 della legge del 1905 abbia, o no, abolito l'articolo 181 del Codice penale. Quando la questione si presenterà, la Corte di cassazione farà l'ufficio suo.

Di una sola cosa mi dolgo, ed è che l'onorevole Turati abbia detto che i Governi cedono alle minacce, non agli impulsi della ragione.

Per verità, da uno spirito così equanime come quello dell'onorevole Turati, non mi sarei aspettato una dichiarazione simile. Questo disegno di legge che stiamo discutendo è proprio la dimostrazione che il Governo non cede ad altri impulsi, che non siano quelli del suo dovere e della ragione; esso dimostra che non abbiamo aspettato che venissero i soliti appaltatori ed impresari del malcontento (*Ilarità*) a farci imposizioni, ma abbiamo fatto con la massima spontaneità, quello che abbiamo giudicato fosse nostro dovere di fare, per provvedere largamente alla sorte dei ferrovieri.

Vorrei, anzi, che l'onorevole Turati, fuori di qui, dicesse ai ferrovieri che le concessioni, che Governo e Parlamento sono venuti facendo, che la tutela dei loro interessi e il riconoscimento dei loro diritti, non sono stati effetto di minacce o pressioni, perchè nessuna minaccia o pressione può giungere qua dentro (*Approvazioni*); ma sono stati l'effetto di quel fraterno animo, con cui il Parlamento ha sempre palpitato alla sorte dei lavoratori, aprendo anche, quando è stato necessario, la cassa del pubblico erario (*Approvazioni*).

Questo, onorevole Turati, è ciò che fi-dente io mi aspetto che, in un tempo non lontano, ella farà sapere ai ferrovieri d'Italia. (*Vivissime approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale, e passeremo alla discussione degli articoli del testo della Commissione, che è accettato dal Governo.

Art. 1.

L'ordinamento provvisorio per l'esercizio delle ferrovie dello Stato sancito dalla legge 22 aprile 1905, n. 137, in quanto non sia modificato dalla presente legge, rimarrà in vigore fino all'approvazione delle proposte per l'ordinamento definitivo, le quali

dovranno essere presentate al Parlamento entro l'anno 1906.

(*È approvato*).

Art. 2.

Il regio decreto 22 febbraio 1906, n. 36, che approva provvedimenti di urgenza per migliorare le condizioni di servizio delle ferrovie dello Stato, è convertito in legge con modificazioni agli articoli 2, 3, 4, 5, ed è qui trascritto nel suo nuovo testo:

Art. 1. La facoltà attribuita all'Amministrazione delle ferrovie dall'articolo 117, lettera o) delle vigenti tariffe e condizioni per i trasporti, di ridurre di un terzo il termine per il ritiro della merce, e di aumentare di un terzo i diritti di deposito o di sosta, può estendersi, per ottenere una migliore utilizzazione del materiale rotabile, anche alle stazioni non ingombre durante i periodi di traffico più intenso.

Art. 2. Durante la sospensione di accettazione di merci per una stazione dichiarata ingombra, rimangono sospesi, per le merci ad essa indirizzate o in transito per la medesima, i termini di resa stabiliti dagli articoli 58 e 70 delle tariffe, e dalle condizioni vigenti per i trasporti di merci a piccola velocità accelerata. I giorni non lavorativi o dichiarati tali dalle autorità portuali, saranno computati per le merci in arrivo o in partenza da scali marittimi, in aumento del periodo di tempo consentito dalle disposizioni dei citati articoli, per la esecuzione dei trasporti.

Art. 3. Cessano di avere effetto le disposizioni degli articoli 3 e 5 del Capo I dell'allegato 8 alle tariffe e condizioni per i trasporti, in quanto riguardino la facoltà dei destinatari di effettuare spedizioni da scalo a scalo fra le stazioni di Genova P. C. locale e Genova P. P. e fra le dette stazioni e gli scali, e di far eseguire manovre speciali per la spinta dei carri da un punto all'altro di uno scalo. Rimangono però ferme le disposizioni stesse per la prima e la seconda fermata di Sampierdarena.

Art. 4. Negli scali marittimi di Genova è in facoltà dell'Amministrazione ferroviaria di inviare, ad una calata diversa da quella indicata dal mittente sul documento di trasporto i carri carichi, che nella località designata non potessero essere, per causa di ingombro o per deficienza degli impianti, sollecitamente consegnati.

Art. 5. Nelle stazioni nelle quali, a giudizio esclusivo dell'Amministrazione delle

ferrovie dello Stato, il pubblico, o per deficienza degli impianti o per altra causa qualsiasi, non carica o non iscarica giornalmente le merci ascritte alle ultime tre classi in quantità corrispondente all'affluenza del traffico, è data facoltà all'Amministrazione di provvedere direttamente al carico ed allo scarico delle merci stesse. Le merci scaricate verranno depositate a terra o su piani caricatori o in magazzini, a norma del caso, quando non siano trasbordate nei veicoli ordinari per la consegna a domicilio.

È pure data facoltà all'Amministrazione di eseguire direttamente il trasporto a domicilio delle merci predette e anche di quelle delle prime cinque classi.

I trasporti, pei quali l'Amministrazione userà della facoltà di eseguire direttamente il carico completo, non saranno soggetti alle disposizioni dell'articolo 3 delle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali comuni, e a quelle dell'articolo 9 delle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe locali.

I pesi indicati come minimi per le dette tariffe saranno considerati quali minimi per ogni singola spedizione.

Per le operazioni di carico e per quelle di scarico, l'Amministrazione percepirà il diritto fisso in vigore di lire 0,515 per tonnellata, salvo a convenire cogli interessati una quota minore, se le circostanze locali lo permettono.

Per il trasporto a domicilio varranno i prezzi e le condizioni delle tariffe in vigore. L'Amministrazione ferroviaria darà notizia del giorno in cui comincerà a fare uso delle facoltà suindicate, mediante avviso pubblicato almeno tre giorni prima.

Art. 6. Con decreto dei ministri dei lavori pubblici e di agricoltura, industria e commercio, saranno approvate le modificazioni che in conseguenza delle disposizioni contenute nei precedenti articoli dovranno introdursi nelle vigenti tariffe e condizioni pei trasporti.

Analogamente saranno approvate le opportune varianti alla forma delle richieste di spedizione.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Vorrei pregare la Camera di consentire che venissero corretti due errori.

Nell'articolo primo, là dove si dice 17, deve dirsi 117...

PRESIDENTE. Quando si coordinerà

la legge, il ministro sarà padrone di fare quelle correzioni che crederà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Faccio la riserva di qualche altro emendamento, quando saremo in sede di coordinamento.

LUZZATTO ARTURO, *relatore*. Poichè si parla di correzioni, anche all'articolo primo del decreto, dove è detto « di ridurre di un terzo il termine », deve dirsi « sino ad un terzo » per metterci proprio in relazione con la tariffa.

PRESIDENTE. Sta bene, se ne parlerà nel coordinamento.

A questo articolo secondo sono stati proposti i seguenti emendamenti:

Nel primo comma, alle parole: ed è qui trascritto nel suo nuovo testo, sostituire: nella conformità seguente.

Aggiungere dopo le parole dell'articolo 1°: di ridurre, la parola: fino a, e dopo le parole: i periodi di traffico più intenso, aggiungere: previo avviso pubblicato almeno tre giorni prima.

Paniè, Daneo.

Al 2° comma (art. 1) dopo le parole: può estendersi, sopprimere la frase: per ottenere una migliore utilizzazione del materiale rotabile.

Graffagni.

Dopo le parole dell'art. 4: è in facoltà dell'Amministrazione ferroviaria di inviare, aggiungere: a sue spese e preavvisandone il destinatario.

Sopprimere in fine le parole: o per deficienza degli impianti.

Graffagni.

Nell'ultimo comma dell'articolo, alle parole: questo decreto rimarrà, sostituire: le disposizioni dell'articolo 2 della presente legge rimarranno.

Paniè, Daneo.

Non essendo presente l'onorevole Paniè, ha facoltà di parlare l'onorevole Daneo.

DANEO. Non è d'uopo svolgere il nostro emendamento che si spiega da sè stesso. Credo però che l'espressione « nella conformità seguente » che l'amico Paniè avrebbe proposta, sarà forse più efficace se venga sostituita da un'altra la quale dica semplicemente « nel testo seguente ».

Per l'altro emendamento, lo aggiungere « previo avviso pubblicato almeno tre giorni prima », mi pare che risponda alle necessità amministrative ed alla ragione che deve avere il pubblico di conoscere per tempo una condizione di cose della quale i suoi interessi possono essere gravemente pregiudicati. Dichiaro però che me ne rimetterò facilmente, per i termini, al giudizio del ministro: ciò che è essenziale si è che sia data, in tempo, larga pubblicità alla dichiarazione di ingombro di una stazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Vorrei pregare il collega Daneo di considerare le gravi difficoltà, a cui andremmo incontro se fosse approvata la sua aggiunta, perchè è molto difficile far sapere tre giorni prima se sia necessario ricorrere alla dichiarazione d'ingombro. Vorrei quindi pregarlo di rimettersene alla prudenza dell'Amministrazione, la quale farà ogni suo potere per evitare gli incagli.

In quanto all'emendamento dell'onorevole Graffagni lo prego di considerare che, se una ragione di tecnica amministrativa consiglia di eliminare la frase « per ottenere una migliore utilizzazione del materiale rotabile » (perchè il legislatore non ha il dovere di dire le ragioni del suo provvedimento), d'altra parte questo può essere un criterio direttivo da tener presente. Lo prego quindi di non insistere in questo suo emendamento.

Accetto però l'altro suo emendamento all'articolo 4, cioè che il trasporto da una calata all'altra debba farsi a spese dell'Amministrazione, preavvisandone il destinatario. Non posso, invece, accogliere il terzo suo emendamento per la soppressione delle parole « o per deficienza degli impianti ».

DANEO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DANEO. Posso non insistere nel termine, ma domanderei al ministro che almeno si ponesse « previo avviso pubblicato nelle stazioni », perchè altrimenti il destinatario non ha notizia della dichiarazione d'ingombro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Posso assicurare l'onorevole Daneo che la dichiarazione d'ingombro si fa appunto presentemente con un ordine di servizio affisso nelle stazioni. Così i destinatari, sia pur sicuro, saranno avvertiti del ritardo a termini di legge.

PRESIDENTE. Il ministro accetta questi emendamenti?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Posso accettare la prima parte dell'emendamento Paniè-Daneo, cioè che nel primo comma alle parole « ed è qui trascritto nel nuovo testo » siano sostituite le altre « nella conformità seguente ».

Il resto non lo accetto.

PRESIDENTE. E l'onorevole relatore?

LUZZATTO ARTURO, *relatore*. La Commissione accetta anche essa la prima parte poichè non si tratta che di una questione di forma. Noto poi che in fondo all'articolo 2 della legge bisogna fare un'altra correzione di forma; cioè là dove si dice: « questo decreto rimarrà in vigore fino all'approvazione delle proposte per l'ordinamento definitivo » si deve dire: « le disposizioni di questo articolo rimarranno in vigore, ecc. ».

PRESIDENTE. Va bene; dunque l'emendamento degli onorevoli Paniè e Daneo è accettato per la prima parte; quanto a quelli dell'onorevole Graffagni viene solamente accettato il secondo. Insiste egli negli altri?

GRAFFAGNI. Ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici per avere accettato il mio emendamento all'articolo 4 del decreto 22 febbraio inserito nella legge; sperava però che egli volesse anche accettare l'emendamento relativo all'articolo primo del decreto stesso, ove si trova una frase che mi pare estranea ad un articolo di legge; la frase cioè *per ottenere una migliore utilizzazione del materiale rotabile*. Questa frase contiene la ragione dell'articolo e l'onorevole ministro mi insegna che in nessuna legge si mette mai la ragione per cui si prenda una data disposizione. Quindi parmi che la soppressione della frase sarebbe utile e l'onorevole ministro potrebbe accettarla...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Mi pare che si possa lasciare perchè possa servire di criterio direttivo all'Amministrazione.

GRAFFAGNI. Io non insisterò su questo emendamento più di forma che di sostanza, pago dell'osservazione del ministro. Dirò invece le ragioni dell'altro mio emendamento per la soppressione delle parole nell'articolo 4 del decreto sopradetto *o per deficienza degli impianti*. Queste parole non si trovavano nell'articolo 4 originario del decreto 22 febbraio, il quale diceva soltanto *carri carichi che nella località designata non*

potessero essere per causa d'ingombro sollecitamente consegnati. Allora eravamo al principio dell'esercizio di Stato; ora che siamo andati innanzi nel tempo di più mesi ed abbiamo un'amministrazione migliore e meglio consapevole dei bisogni delle ferrovie, dobbiamo aggiungere una frase la quale può dimostrare che ancora non si è fatto e non si sia disposti a fare qualche cosa di più in ordine agli impianti necessari? A me sembra che l'Amministrazione dello Stato non deve mettere maggiori ostacoli ai bisogni che può avere il commercio per il suo esercizio ed il suo sviluppo, e quindi prego ancora l'onorevole ministro di non mantenersi nel rifiuto di accettare questo mio emendamento, che è richiesto dal giornaliero crescente lavoro e specialmente da quello che febbrilmente si svolge sugli scali del porto di Genova, nonchè dall'interesse di coloro che vi si esercitano.

Quindi mentre ritiro il mio primo emendamento al secondo comma, ringraziando l'onorevole ministro per l'accettazione del secondo emendamento, credo dovere insistere perchè egli voglia accettare anche quest'ultimo.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Mi limito ad osservare all'onorevole Graffagni, il quale insiste per la soppressione delle parole « o per deficienza degli impianti », che quella soppressione equivarrebbe a far ritenere la Direzione delle ferrovie dello Stato responsabile per la deficienza degli impianti.

È vero che il codice di commercio stabilisce che il vettore non possa essere esente da responsabilità allegando la mancanza di sufficienti mezzi di trasporto; ma, a prescindere dalle diverse disposizioni, che per questa materia esistono già nelle tariffe, per cui l'amministrazione non risponde che nei limiti dei mezzi disponibili, io domando come mai si potrebbe giustificare in questo caso la responsabilità dello Stato.

Come mai volere rendere responsabili sul fondamento di una qualsiasi colpa l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, sol perchè essa si trova nell'impossibilità di improvvisare l'impianto necessario?

E consideri, onorevole Graffagni, che io ho accettato la proposta venuta dalla Commissione di limitare la durata di queste disposizioni, appunto per dimostrare la

ferma mia volontà di provvedere a dare al traffico gl'impianti necessari.

La Commissione ha modificato il testo originario del Ministero, perchè ha voluto che queste disposizioni rimanessero in vigore soltanto fino all'ordinamento definitivo delle ferrovie di Stato; ed io ho osservato che sarebbe stato necessario mantenerle fino a che non vi fossero gl'impianti: il termine finale avrebbe dovuto essere quello del giorno, in cui gl'impianti potranno essere completi.

Appunto perchè confido che questi impianti si faranno il più rapidamente possibile, e che quando saremo a deliberare sull'ordinamento definitivo gl'impianti saranno compiuti, ho consentito nella proposta della Commissione.

L'onorevole Graffagni accennò alle condizioni del porto di Genova. Debbo riconoscere che il più grande emporio del traffico nazionale non ha i mezzi sufficienti per rispondere alle necessità sempre crescenti; purtroppo si tratta di un porto che respira da un solo polmone, e fino a quando non sarà ricongiunta la parte orientale con la stazione di Brignole, non potrà mai funzionare regolarmente.

Ma debbo dichiarare a lui e al mio amico Cavagnari che sono a buon punto gli studi del disegno definitivo e che spero si potrà porre subito mano all'opera, essendo stata risolta anche l'altra questione della competenza della spesa, che il Consorzio afferma di non dovere esso sopportare, e la Direzione delle ferrovie dello Stato sostiene invece incombessse al Consorzio.

Intanto è stato disposto che le somme siano anticipate dalla Direzione delle ferrovie, salvo a risolvere la questione di competenza della spesa.

Debbo aggiungere che il parco del Campasso sarà per una buona metà aperto nel settembre prossimo, di guisa che ci sarà un altro mezzo per facilitare le manovre dei treni merci.

E non è lontano il giorno in cui potremo tradurre in atto un'idea patrocinata dall'onorevole presidente del Consiglio, di mutare in elettrica la trazione della ferrovia Pontedecimo-Busalla, per dare al porto di Genova tutta la libertà di moto che gli è necessaria in questo grande acceleramento del traffico.

Spero che l'onorevole Graffagni vorrà riconoscere la buona volontà del Governo.

PRESIDENTE. L'onorevole Graffagni ha facoltà di parlare.

GRAFFAGNI. Dichiaro di prendere atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro e di ritirare la seconda parte del mio emendamento: è sempre un gran seduttore il ministro Gianturco! (*Si ride*).

PRESIDENTE. Verremo ai voti sulla prima parte dell'emendamento Graffagni.

«Dopo le parole dell'articolo 4: «è in facoltà dell'amministrazione ferroviaria di inviare», aggiungere: «a sue spese e preavvisandone il destinatario».

Chi approva questo emendamento voglia alzarsi.

(*È approvato*).

Viene ora l'emendamento degli onorevoli Paniè e Daneo.

«Articolo 2. Nell'ultimo comma dell'articolo alle parole: «questo decreto rimarrà», sostituire: «le disposizioni dell'articolo 2 della presente legge rimarranno».

Domando all'onorevole ministro se accetta questo emendamento.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'accetto.

MANTICA. Domando di parlare su questo emendamento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MANTICA. Io volevo far considerare agli onorevoli colleghi Paniè e Daneo ed all'onorevole ministro che la dicitura non è corretta, perchè in questo articolo 2 citiamo un regolamento che si approva per legge. Il regio decreto 23 febbraio 1906 è qui trascritto nel suo nuovo testo.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. È corretto. (*Conversazioni*).

LUZZATTO ARTURO, *relatore*. Questo è il testo di un regio decreto ed è l'articolo 6 di questo regio decreto. (*Interruzioni — Conversazioni*).

MANTICA. Io vorrei che si dicesse: «dell'articolo 2 della presente legge»; perchè questo fa parte dell'articolo del regio decreto. Dunque o lasciare la formula che questo decreto rimarrà in vigore o dire: «le disposizioni dell'articolo 2...».

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. È una semplice questione di forma.

«DANE0. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DANE0. L'onorevole Mantica commette un errore quando crede che l'emendamento si riferisce a una parte di testo già compreso nel regio decreto.

No, perchè tutta la parte, che diceva: «questo decreto rimarrà in vigore fino alla approvazione delle proposte per l'ordinamento definitivo» è evidentemente tutta

una parte nuova, che si riferisce alle disposizioni del decreto, ma ne è all'infuori, e segue alla inserzione già avvenuta del decreto.

Queste disposizioni dell'articolo 2 della presente legge, che sono la ripetizione del decreto, ma con modificazioni, devono quindi nella chiusa dell'articolo considerarsi come disposizione di legge, e qui sta l'errore dell'amico onorevole Mantica...!

MANTICA. Il mio errore è minore del suo!

DANE0. No. Noi non commetteremo altro errore che di non illustrare prima l'emendamento. Ma sembrava così evidente!

LUZZATTO ARTURO, *relatore*. Si potrebbe invece di mettere «articoli 1, 2 e 3», mettere numeri 1, 2 e 3.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Facciamo un articolo separato e sarà meglio.

DANE0. Benissimo!

PRESIDENTE. Onorevole ministro accetta?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Accetto che di questo ultimo comma si faccia un articolo separato, che determinerà la durata del decreto.

PRESIDENTE. Allora diventerebbe articolo 2-bis.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Precisamente.

PRESIDENTE. Chi approva l'emendamento dell'onorevole Daneo che suona così: «Le disposizioni dell'articolo 2 della presente legge rimarranno in vigore fino alla approvazione delle proposte per l'ordinamento definitivo» è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Quest'emendamento diventa articolo 2 bis.

Art. 3.

La revisione delle competenze accessorie e la unificazione delle tabelle organiche del personale proveniente dalle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula e dal Regio ispettorato generale delle strade ferrate, di cui all'articolo 22 della legge 22 aprile 1905, n. 137, dovranno essere compiute entro il mese di giugno 1906 e approvate con effetto dal 1° gennaio 1906 mediante decreto reale.

Però le tabelle A, B, C, D, delle competenze accessorie riflettenti soprassoldi di località, ferma restando la spesa complessiva, potranno essere modificate con successivi decreti reali.

L'aumento di sopra derivante dalla revisione e dalla unificazione suddette, non dovrà eccedere la somma di 7 milioni di lire.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Do lettura di due ordini del giorno e di un articolo sostitutivo dell'onorevole Mantica.

Gli ordini del giorno sono i seguenti:

« La Camera col proposito di eliminare ogni ragione di giustificato malcontento fra i tecnici non laureati del servizio di *lavori, manutenzione e sorveglianza*, fa voti perchè, nella unificazione delle tabelle organiche, le diverse qualifiche ora esistenti nella classe vengano, secondo equità unificate ed equiparate, a parità di funzioni ed attribuzioni, a quella di sotto-ispettore, conservata immutata ai provenienti dall'ex regio Ispettorato ferroviario ».

« La Camera fa voti affinchè nel determinare le norme per la promozione del personale ferroviario da un grado all'altro, il merito venga valutato da appositi organi con le più valide garanzie di imparzialità, e che a parità di merito cada la scelta su colui che conti un maggior numero di anni di servizio ».

L'articolo sostitutivo poi è il seguente:

« Il criterio secondo cui si dovranno assegnare i soprassoldi di località per qualsiasi categoria di funzionari della ferrovia, ferma restando la spesa complessiva, sarà quello stabilito dalla legge 3 luglio 1902, n. 248, s'alva la determinazione dei limiti massimi e minimi e la proporzionale riduzione secondo le diverse località ».

Si dia lettura delle tabelle A, B, C, D.

DE NOVELLIS, *segretario*, legge :

TABELLA A.

Soprassoldi di località di prima categoria.

Residenze	Ad agenti dei gradi			
	1° a 13° incluso		14° a 16°	
	Soprassoldo mensile			
	Massimo	Normale — Percentuale sullo stipendio o sulla paga	Minimo	Fisso
Lire		Lire	Lire	
Roma	70	10	20	15
Genova e scali	50	8	12	10
Venezia				
Torino	40	6	10	10
Milano				
Napoli				
Palermo				
S. P. d'Arena				
Rivarolo				
Rogoredo				
Bovisa				
Portonaccio				

TABELLA B.

Soprossoldi di località in Stazioni di confine di seconda categoria.

Residenze	Ad agenti dei gradi			
	1° a 13° incluso			14° a 16°
	soprossoldo mensile			
	Massimo Lire	Normale — Percentuale sullo stipendio o sulla paga	Minimo Lire	Fisso Lire
Modane				
Ala				
Peri	50	15	15	15
Ventimiglia				
Latte				
Chiasso				
Pontebba				
Cormons				
Gorizia				
Luino	40	10	10	10
Pino				
Domodossola (1)				
Preglia (1)				
Varzo (1)				
Iselle (1)				

(1) Dopo che sia aperta la linea del Sempione.

TABELLA C.

Soprassoldi di località di 3^a categoria

Soprassoldi	Ad agenti dei gradi	
	14°	15° e 16°
	con paga giornaliera di lire	
0.30.	2. »	1.70
0.30.	2.10	1.80
0.30.	2.20	1.90
0.25.	2.30	2. »
0.25.	2.40	2.10
0.20.	2.50	2.20
0.20.	2.60	2.30
0.15.	2.70	2.40
0.15.	2.80	2.50
0.10.	2.90	2.60
0.10.	»	2.70

Località per le quali è concesso il soprassoldo di 3^a categoria.

Alassio	Firenze	Rapallo
Albissola	Lambrate	Reggio Calabria
Arenzano	Lecco	Salerno
Avenza	Levanto	S. Giovanni a Teduccio
Bardonecchia	Livorno	S. Lorenzo al Mare
Beaulard	Luni	S. Margherita Ligure
Belluno	Massa	S. Remo
Bergamo	Messina	S. Stefano Riva Ligure
Bologna	Mestre	Savona
Bolzaneto	Monza	Sestri Levante
Bordighera	Morbegno	Sestri Ponente
Brescia	Musocco	Sondrio
Caltanissetta	Nervi	Spezia
Canicattì	Oneglia	Sturla
Carrara	Ospedaletti	Taggia
Castellam. di Stabia	Pegli	Taranto
Catania	Pietrarsa Granili (offic.)	Terni
Celle	Portici	Torre Annunziata
Chiavenna	Porto Maurizio	Torre del Greco
Civitavecchia	Potenza di Basilicata	Valle Crosia
Cogoleto	Pra	Varazze
Colico	Prenestina	Varese
Como	Quarto	Voltri
Cornigliano Ligure	Quinto	

TABELLA D.

Soprassoldi di località di 4^a categoria.

Soprassoldi	Ad agenti dei gradi	
	14°	15° e 16°
	con paga giornaliera di lire	
0. 20.	2. »	1. 70
0. 20.	2. 10	1. 80
0. 20.	2. 20	1. 90
0. 15.	2. 30	2. »
0. 15.	2. 40	2. 10
0. 10.	2. 50	2. 20
0. 10.	2. 60	2. 30
0. 10.	2. 70	2. 40

Località per le quali è concesso il soprassoldo di 4^a categoria.

Avezzano	Brenna-Alzate	Dorio
Abbadia	Busalla	Dubino
Acireale	Busto Arsizio	Frascati
Acquasanta	Calolzio-Olginate	Ferrania
Acqui	Camogli	Feltre
Acquicella	Campiglia Marittima	Finalmarina
Alano Fener-Valdob-	Campoligure	Fiumelatte
biadene	Caserta	Framura
Albate-Trecallo	Casletto-Rogeno	Fabriano
Albenga	Cantù	Gallarate
Alessandria	Cavi	Granara
Andora	Ceriale	Girgenti
Anzano del Parco	Cernusco-Merate	Grosseto
Arcola	Cervo	Isernia
Arcore	Cesio Busche	Laigueglia
Ardenno Masino	Chiavari	Lavagna
Arona	Chiusafori	Legnano
Baveno	Corniglia	Lesà
Belgirate	Cosio Trama	Lierna
Bellano	Ciampino	Licata
Bergeggi	Cremona	Loano
Beura	Cuzzago	Maggianico
Bogliasco	Deiva	Manarola
Bonassola	Delebio	Mandello-Tonzanico
Borghetto S. Spirito	Dervio	Meina
Borgio-Verezzi	Diano Marina	Mele
Borzoli	Dogna	Mergozzo

Segue TABELLA D.

Mignanego	Pieve di Sori	Sarzana
Modena	Piombino	Sedico Bribano
Mogg'io Udinese	Piona	Sella
Mojana	Pisa	Serravezza
Molteno	Pontedecimo	Sesto S. Giovanni
Moncalieri	Porto Empedocle	Siracusa
Moneglia	Portovecchio di Piombino	Sori
Monselice	Premosello	Spotorno
Montanesi	Quero-Vas	Stazione per la Carnia
Monterosso	Recco	Stresa
Noli	Reggio Emilia	Termini
Novara	Regoledo	Treviglio
Novate-Mezzola	Resiutta	Treviso
Oggiono	Rho	Tivoli
Olcio	Romaggiore	Uine
Olgiate-Molgora	Riva Trigoso	Usmate-Carnate
Ovada	Rossiglione	Vado
Padova	Sulmona	Valmadrera
Pallanza-Fondo Toce	Sala al Barro-Galbiate	Varigotti
Paola	Samolaco	Vernazza
Parma	S. Giustina	Verona
Perledo-Varenna	Santhià	Vezzano
Pessione	S. Pietro Berbenno	Viareggio
Piacenza	S. Quirico	Villa S. Giovanni
Pietra Ligure	Santuario	Vogogna
Pietrasanta		Zoagli

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Devo pregare la Commissione di non insistere sopra questo secondo comma, per cui le tabelle A, B e C delle competenze accessorie sarebbero comprese e richiamate nella legge, anzi farebbero parte della legge stessa.

Le tabelle, che io ho comunicato alla Commissione, non hanno un carattere definitivo: come ho già dichiarato, l'Amministrazione seguirà in massima i criteri seguiti nei due regolamenti, ma si riserva di rivederli quando si tratterà di dar loro autorità di decreto reale. Richiamarle oggi in questo articolo, vuol dire rendere impossibile all'amministrazione di rivederle, e ciò non mi sembra prudente. D'altra parte queste tabelle rappresentano una parte dell'organico, e non è giusto che una parte entri nella legge ed un'altra no.

Poichè la Commissione ha accolto il concetto, che formava argomento della discussione testè fatta, e cioè che si debba lasciare al Governo la facoltà di modificare le competenze accessorie, pregherei la Commissione di consentire che venga sostituito al secondo comma quest'altro: « Le tabelle delle competenze accessorie potranno essere modificate con successivi decreti reali ».

Debbo poi pregare la Commissione di non tenere fermi i termini scritti in que-

st'articolo 3, là dove è detto che la revisione delle competenze accessorie stabilite nelle tabelle organiche del personale dovrà essere compiuta entro il mese di giugno 1906. Dobbiamo aspettare che il Senato approvi la legge. Quindi prego la Commissione di consentire che si dica, invece: « entro il mese di luglio 1906 ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

LUZZATTO ARTURO, *relatore*. La Commissione accetta che il termine sia stabilito al 31 luglio, invece che al 30 giugno 1906.

La Commissione poi accetta anche la seconda modificazione proposta dal ministro. Soltanto fa osservare che aveva specificato le tabelle A, B, C, D, in quanto credeva effettivamente che le modificazioni che si potevano fare con decreto reale riflettessero i soprassoldi di località e non riflettessero le tabelle organiche che dovevano rimanere definitive: perchè non sarebbe pratico in tutti i momenti stare a modificare con decreto reale le tabelle organiche.

Ad ogni modo, la proposta del ministro è più ampia e la Commissione non ha difficoltà di accettarla.

PRESIDENTE. Veniamo ora agli ordini del giorno ed agli emendamenti proposti dall'onorevole Mantica.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Volevo pregare l'onorevole Mantica di non insistere nelle sue proposte: poichè esse involgono problemi tecnici di tale difficoltà che non è possibile discuterne in Parlamento, dovendosi altresì tener conto dei diritti acquisiti di tante altre classi, oltre quelle, alle quali egli rivolge le sue cure affettuose.

Posso accettare i suoi ordini del giorno come semplice raccomandazione. Quando si tratterà di modificare le tabelle e di rivedere i regolamenti, di tutte le ragioni da lui edotte, la Direzione delle ferrovie di Stato terrà conto. Ma in questo momento non potrei accettare le sue proposte come un impegno tassativo, poichè si dovrebbe in tal caso promuovere una discussione di carattere tecnico, di cui non possiamo ora precisare i termini e la portata.

Quindi pregherei l'onorevole Mantica di volersi accontentare di queste mie dichiarazioni, e di ritirare gli ordini del giorno e gli emendamenti proposti.

PRESIDENTE. Onorevole Mantica, insiste?

MANTICA. Io accetto il concetto dell'onorevole ministro per quanto riguarda il mio ordine del giorno relativo ai tecnici non laureati, rimasti danneggiati nella unificazione delle tabelle e nello svolgimento della carriera, in confronto del personale di seconda categoria dell'ex Ispettorato governativo destinato all'esercizio di Stato; dal momento che egli mi assicura che del contenuto si terrà conto dalla Direzione generale delle ferrovie. Per l'altro ordine del giorno, riguardante la valutazione del merito nelle promozioni, gli faccio osservare che non nell'interesse speciale di singole categorie io parlo, ma sulla garanzia di un perfetto funzionamento del meccanismo destinato alla valutazione dei diversi requisiti concorrenti a costituire quel merito, da cui unicamente dipenderà lo svolgimento della carriera di ciascun impiegato, e quindi l'avvenire di tante famiglie di lavoratori.

È questo un concetto d'indole generale, rispondente ad equità e concorrente ad eliminare sempre più ogni sospetto di parzialità nei giudizi, sospetto forse infondato ora, ma radicato nei ferrovieri per averne avuto danni non lievi nel passato.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ho già risposto prima a questo.

MANTICA. Richiede poi speciale attenzione il trattamento usato ai *guardiani* ed ai *cantonieri*, sparsi lungo le linee ferrovia-

rie, in confronto di quello usato al basso personale di stazione, cioè ai *manovali*. I primi, sovraccarichi di doveri e di responsabilità - e prego l'onorevole ministro di rilevarlo dall'Istruzione sul personale del *mantenimento* lungo le linee - e sottoposti a gravi disagi, hanno una carriera inferiore a quella dei secondi, i quali poi sono completamente esenti da doveri implicanti responsabilità. E mentre nell'organico del 1902 - che l'onorevole ministro afferma rimanga quasi immutato ora, perchè di gradimento del personale - il *guardiano* è assegnato alla 17ª categoria ed il *manovale di stazione* alla 18ª, tuttavia a quello si dà un minimo di lire 1.70 al giorno, ed a questo un minimo di lire 1.80.

E pochissime parole mi si consentano per porre in rilievo tale contrasto.

Colui che sta in aperta campagna, responsabile della via libera e della manutenzione della strada, che per provvedersi dei viveri deve andare nei centri abitati, che non ha modo di educare i figliuoli e non può godere agio alcuno della vita, che deve garantire la sicurezza della via e il libero passaggio dei treni; che con un suo segnale salva la vita dei viaggiatori da un disastro, da uno scontro, e che è esposto di giorno e di notte al solleone o alla tempesta, al gelo o alla pioggia: questa vigile sentinella, che non ha una consegna precisa, ma col suo solo discernimento deve prevedere e provvedere, e vive sempre sotto l'incubo dell'articolo 314 del codice penale, è fatto segno ad un trattamento inferiore a quello del *manovale*, che vive nelle stazioni, cioè in centri abitati o prossimi all'abitato, che è al riparo dai rigori delle stagioni, che ha la sola attribuzione di caricare e scaricare merci dai treni transitanti, rimanendo esonerato da doveri morali, da responsabilità, da paure, da ansie.

Col porre in evidenza il contrasto, io non ho inteso di menomare l'opera dei manovali, i quali non nuotano neppure essi nell'oro con lire 1.80 al giorno: solamente il termine di confronto era utile per rilevare che la diversità di trattamento non appare equa, costituendo una di quelle ingiustizie, contro le quali si sono spese sempre tante parole, ma non si è mai provveduto con fatti.

In quanto poi alla indennità di residenza, io richiamo l'attenzione del ministro e del Governo intero sopra un dato di fatto. Il ministro dice che c'è un limite massimo; ma qui si incorre in un equivoco.

Il limite massimo e minimo dell'ammontare dell'indennità che si assegna c'è difatti; ma riguarda solo gli estremi di essa, oltre i quali non v'è più ascensione o diminuzione; così che colui che ha 8400 lire di stipendio, celibe o ammogliato che sia, e colui che ne ha diecimila, ventimila o trentamila, avrà sempre 840 lire di indennità annua come limite massimo; ma non è indicato il limite massimo di stipendio fino al quale si ha dritto all'indennità, come al limite minimo di 240 lire annue di indennità concorrono tutti coloro che hanno da 2400 lire di stipendio in giù.

Ora io dicevo che, non tenendo conto delle condizioni di famiglia del funzionario, e stabilendo unicamente questo criterio della percentuale fissa sullo stipendio maggiore o minore che sia, viene ad essere non equo l'aiuto che si dà, aiuto che, non essendo compenso di prestazione di opera, ma qualche cosa di benevolo che lo Stato dà all'impiegato per considerazioni speciali nelle sue condizioni, è più rispondente ai bisogni della famiglia, se commisurato in ragione dello stato civile del beneficiato, anziché allo stipendio; perchè colui che ha più largo stipendio, anche se ha famiglia, ha minore bisogno di aiuto in confronto di colui che ha tenue stipendio ed una numerosa famiglia.

Quindi mi pareva che col mio emendamento si stabilisse il sano criterio generale e che, pur stando ferma la spesa, si disciplinasse meglio questo concetto informativo; considerato pure che la indennità è data col denaro dei contribuenti, ed anche per non destare due nuove e giustificate agitazioni, tanto tra i ferrovieri quanto fra gli altri impiegati dello Stato; i quali ultimi vi chiederanno subito dopo di essere trattati alla stessa stregua, aprendo così un'incognita all'erario dello Stato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Dirò brevemente che non si tratta di un nuovo atto di beneficenza che lo Stato intenda fare.

Queste disposizioni costituiscono il diritto storico dei ferrovieri; si tratta di soprassoldi di località, che già spettavano, secondo gli statuti ed i regolamenti delle Società; e qui non si fa che unificarle e disciplinarle. L'osservazione dell'onorevole Mantica, che cioè da 8,000 lire di stipendio in su rimane invariato, come una funzione costante, il soprassoldo di località, significa precisa-

mente che non si è voluto dare di più a coloro che hanno maggiore stipendio, e che è stabilito un limite massimo, appunto per avere una certa disponibilità finanziaria per provvedere ai più umili. È questa una materia che presenta gravi difficoltà; ma le considerazioni fatte poco fa valgono a dimostrare all'onorevole Mantica che non è possibile pregiudicare i diritti, che dipendono da antiche disposizioni delle Società.

Vorrei almeno poter dare una risposta soddisfacente al mio amico Mantica, che raccomanda i guardiani e i cantonieri, e li vorrebbe equiparati ai manovali. Ma lo prego di considerare che i guardiani e i cantonieri, addetti alle nostre ferrovie, sono 16 mila e che, volendo aumentare il loro stipendio in ragione di 50 centesimi al giorno, si arrecherrebbe un onere enorme al bilancio delle ferrovie. Del resto, questi guardiani e cantonieri hanno l'alloggio gratuito e l'indennità d'alloggio, mentre i manovali delle stazioni non godono questi benefici; cosicché la condizione di questi ultimi non è in realtà migliore della loro.

Confido quindi che l'onorevole Mantica vorrà appagarsi della mia assicurazione generica che, ove sia possibile, si farà qualche cosa in pro del personale da lui raccomandato. Il promettere di più equivarrebbe ad assumere un impegno insostenibile per il bilancio.

MANTICA. Ritiro le mie proposte, qualunque sia convinto che con ciò, che si risparmierebbe nelle grosse indennità, si potrebbe migliorare la condizione dei cantonieri.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma ci vorrebbero tre milioni!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Guerritore.

GUERRITORE. Nella seduta di venerdì avevo pregato il Governo e la Commissione di non abrogare il secondo comma di questo articolo, quale era stato proposto dal Ministero. Il relatore mi ha risposto che non era possibile fare alla Camera una discussione su un organico che riguarda settantacinque mila persone; ma l'onorevole ministro non ha accennato affatto a quando avevo detto.

Comprendo ciò, che impressiona l'onorevole relatore; ma non credo che possiamo abrogare un articolo della legge 22 aprile 1905 senza che siano intervenuti fatti nuovi che giustificino un siffatto provvedimento. Ora, invece, vi sono fatti nuovi, che consiglierebbero di seguire una strada diametral-

mente opposta a quella seguita dalla Commissione, cioè di aumentare la sorveglianza ed il controllo del Parlamento sull'amministrazione delle ferrovie, della quale in verità conosciamo assai poco. Infatti la Camera nulla sa dei bilanci dell'anno in corso e dell'anno venturo.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Rubini ha già presentato la relazione, ed io sono a disposizione della Camera.

GUERRITORE. Si è udito parlare, per esempio, di una spesa di decine di milioni per costruire in Roma un palazzo delle ferrovie.

PRESIDENTE. Ma, onorevole Guerritore, stia all'argomento. *Ruit hora!*

GUERRITORE. Se l'onorevole Presidente ritiene che per l'ora tarda io debba omettere le mie considerazioni, sono pronto a farlo.

PRESIDENTE. Parli pure, ma stia nell'argomento.

GUERRITORE. Credo di non allontanarmene.

Ciò, che si è fatto nell'organamento ferroviario, non mi affida troppo. Si è accresciuta una grande quantità di impiegati nelle diverse direzioni compartimentali; gli impiegati sono stati aumentati di numero da quello ch'erano con le Società private, e sono state diminuite le linee da sorvegliare e da amministrare da ciascun compartimento. Ed anche il grande accentramento, che si è fatto nella Direzione generale, di attribuzioni spettanti alle Direzioni locali, e pel numero straordinario di impiegati addetti alla Direzione centrale, intralcia il movimento regolare e sollecito di una così grande amministrazione, anziché facilitare il compito suo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Debbo innanzi tutto richiamare l'attenzione dell'onorevole Guerritore, al quale mi pareva di aver dato esauriente risposta nel mio discorso, sui precedenti legislativi che dobbiamo seguire in questo argomento.

Il precedente legislativo prossimo, e della più alta importanza, è la legge del 7 luglio 1902, quella con cui furono stabilite con le diverse Società ferroviarie, le opportune convenzioni, e lo Stato per la somma di 5,500,000 lire venne in loro aiuto per provvedere agli stipendi del personale.

Ora in tale occasione, in un caso per-

fettamente identico al nostro, si riconobbe l'impossibilità di chiamare il Parlamento a discutere di stipendi, di competenze accessorie ecc.

Ripeto: se non vogliamo convertire il Parlamento italiano in un parlamento ferroviario, oggi non si può fare altrimenti. E non è un concetto lodevole politicamente tenere sempre in sospetto il potere esecutivo, quasi fosse un potere antagonistico verso il potere legislativo.

Nessun reclamo si è levato contro ciò che il Governo fece nel 1902; ed io voglio sperare che nessun reclamo si eleverà nella presente occasione.

L'onorevole Guerritore non si è fermato a questa disputa di carattere costituzionale: egli ha detto anche alcune cose di una certa gravità, intorno alle quali devo pure dire qualche parola, perchè mi preme che la Camera non rimanga sotto l'impressione delle sue parole.

Egli ha detto che il bilancio delle ferrovie non è stato discusso. La relazione è stata presentata giorni sono da un uomo eminente in questi studi, dall'onorevole Rubini; il quale ha fatto acute e profonde osservazioni, di cui faremo una ampia discussione.

Io sono agli ordini della Camera; quando la Camera vorrà discutere il bilancio delle ferrovie, vedremo quali notevolissimi miglioramenti si siano apportati al servizio ferroviario e se sia meritato il rimprovero che l'Amministrazione ferroviaria dello Stato si sia data a scialacquare il pubblico denaro.

Un aumento di personale v'è stato effettivamente; ma, quando l'onorevole Guerritore si faccia a considerare l'aumento totale del traffico ferroviario, vedrà che l'aumento del personale è minore di quello che avrebbe dovuto essere in rapporto all'aumento del traffico. Ed io mi felicito con la Direzione delle ferrovie dello Stato per non avere, in questo primo momento della sua amministrazione, seguito certi criteri di decentramento, che sarebbero assolutamente inopportuni, mentre ancora è in formazione l'organismo di così grande amministrazione. Soltanto quando esso sia saldamente costituito si potrà comprendere un'azione decentratrice; ma in questo primo tempo ciò non sarebbe stato possibile nè prudente.

Anzi è stata fortuna che siano stati accentrati tutti i servizi in un'unica mano, in un unico potere, in un solo pensiero come

è stata una fortuna che a capo delle ferrovie di Stato si sia trovato un uomo che per la sua meravigliosa competenza, per la sua devozione al dovere, per la specchiata rettitudine molti paesi ci possono invidiare.

Non dubiti l'onorevole Guerritore che, quando le ferrovie dello Stato avranno fatto il loro esperimento, e sarà giunto il momento di decentrare, il decentramento si farà.

Ma per ora non c'è che da felicitarsi che una mano ed una mente sola abbiano potuto presiedere alla grande nuova organizzazione delle ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Guerritore.

GUERRITORE. Ringrazio l'onorevole ministro per l'ampia risposta datami a ciò che avevo brevemente detto. Tengo però a dichiarare che avevo ed ho pienissima fiducia nell'opera del Governo e del ministro Gianturco. Ho detto che non m'ispirava fiducia l'opera dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, e non già quella del ministro dei lavori pubblici.

Quanto al rimettere le altre osservazioni al bilancio delle ferrovie, non ho nessuna difficoltà; e quando questo bilancio sarà distribuito ai deputati, lo studierò e ne riporteremo a suo tempo.

PRESIDENTE. Allora metto a partito l'articolo, come è stato proposto dal ministro dei lavori pubblici, che suona così:

La revisione delle competenze accessorie e la unificazione delle tabelle organiche del personale proveniente dalle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula e dal Regio Ispettorato generale delle strade ferrate, di cui all'art. 22 della legge 22 aprile 1905, n. 137, dovranno essere compiute entro il mese di luglio 1906 e approvate con effetto dal 1° gennaio 1906 mediante decreto reale.

La tabella delle competenze accessorie potranno essere modificate con successivi decreti reali.

L'aumento di spesa derivante dalla revisione e dalla unificazione suddette non dovrà eccedere la somma di 7 milioni di lire.

(È approvato).

Art. 4.

Fino all'approvazione dei provvedimenti di cui all'articolo precedente, il personale dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e del regio Ispettorato generale delle strade ferrate, passato definitivamente all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato

con decorrenza dal 1° gennaio 1906, avrà le qualifiche conferite dal Comitato d'amministrazione, in esecuzione dell'art. 17 della legge 22 aprile 1905, n. 137, nonchè gli stipendi, in base ai quali furono dal Comitato medesimo stabilite le indennità previste dal succitato articolo, coi relativi avanzamenti e con le competenze accessorie dell'ordinamento del personale della rete Mediterranea, salve le disposizioni dell'art. 8 della legge 22 luglio 1894, n. 339, e dell'art. 1 della legge 3 luglio 1902, n. 248.

Al personale suddetto sarà applicato il regolamento pel personale della rete Mediterranea, salvo quanto è disposto nell'articolo seguente circa il trattamento di pensione.

(È approvato).

Art. 4 bis.

La Direzione generale delle ferrovie dello Stato pubblicherà entro il mese di agosto 1906, con apposito ordine generale di servizio, un elenco contenente l'indicazione del personale sia proveniente dalle Società sia dall'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e dal regio Ispettorato generale delle strade ferrate, che dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1906 abbia avuto promozioni di grado, aumenti di stipendio o paga ed assegnazione di gradi e di stipendi.

È fatta facoltà al personale di qualsiasi provenienza, entro 60 giorni dalla pubblicazione del detto ordine di servizio, di ricorrere contro i provvedimenti medesimi alla IV Sezione del Consiglio di Stato a termini dell'articolo 24 della legge 2 giugno 1887, n. 6166 (serie 3ª).

Sarà pure ammesso il ricorso alla IV Sezione a termine del citato articolo 24 contro i successivi provvedimenti di nomina, promozione ed aumento di stipendio o paga deliberati dall'Amministrazione delle ferrovie di Stato. Il termine di giorni 60 decorrerà dalla pubblicazione dei successivi ordini generali di servizio, che saranno mensilmente pubblicati a cura della Direzione medesima.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Turati.

TURATI. Debbo dire brevemente perchè mi sono determinato a votare contro quest'articolo, che, secondo me, non soltanto è essenzialissimo a questa legge, ma pregiudica una questione capitale di tutto l'ordinamento ferroviario.

Voterò contro, anzitutto perchè esso mi pare superfluo. Ho già notato come il diritto di ricorso al Consiglio di Stato spetti ai pubblici ufficiali per la legge generale; l'onorevole ministro mi accenna di no, ma finora la sua negativa non fu confortata, ch'io sappia, da alcuna dimostrazione.

Ma è soprattutto per ragioni di sostanza che non accetto l'articolo; e tanto meno lo accetto dopo le osservazioni testè fatte dall'onorevole Gianturco, e dopo la dichiarazione, che, giusta una proposta, della quale rinnego la paternità, che mi si volle appioppare, la competenza del Consiglio di Stato sarà estesa anche alle materie disciplinari. Finchè questa attribuzione di competenza si limitava alla unificazione degli organici, si trattava di una misura transitoria, la quale si poteva credere che non impegnasse l'avvenire: ma, quando mi si dice che tale competenza abbraccerà altre e non transitorie questioni, che riguardano il personale, quando ciò si connette con gli intendimenti espressi nella relazione dell'onorevole Arturo Luzzatto, pel quale questo articolo tenderebbe soprattutto a sopprimere il malcontento dei ferrovieri (*Interruzioni*), e quando a tutto ciò si aggiungano le considerazioni testè svolte dall'onorevole Gianturco, è per me evidente che, votando questo articolo, si tende, nonostante ogni verbale dichiarazione contraria, a seppellire l'arbitrato come mezzo di risolvere le contese fra personale ed amministrazione. In ogni caso, la questione viene pregiudicata e rimane il dubbio; e questo è l'effetto del metodo, che ho deplorato, di voler risolvere a spizzico questioni complesse, che dovrebbero essere affrontate nel loro insieme.

L'onorevole ministro disse di aver avuto l'impressione che io avessi fatto l'altro giorno un discorso contrario essenzialmente all'esercizio di Stato; perchè, secondo il suo modo di concepire, quando si tratta di pubblici ufficiali, non è più possibile parlare di contratto di lavoro.

Ora, se questo fosse vero, è evidente che, salvo il diritto che il Parlamento ha sempre di contraddirsi, tanto meno si potrà poi parlare di arbitrato, nonostante ogni riserva formale che oggi se ne faccia.

L'onorevole ministro adunque, per la logica delle sue dichiarazioni, che diventeranno una interpretazione autentica, rinnega tutto quanto annunciavano, in tema di arbitrato, i due disegni Tedesco, e la tesi, che ebbi l'onore di ricordare l'altro giorno alla Camera, dei relatori Lacava e Pantano,

che dicevano la soluzione arbitrata necessaria ed improrogabile:

Se si ritenga, infatti, non esistere contratto di lavoro, e trattarsi unicamente del diritto di imperio dello Stato, molto meno, ed *a fortiori*, potremo parlare dell'istituto arbitrato; perchè è assurdo pensare che lo Stato possa rimettere ad arbitri la decisione di contese, che rientrano nel suo diritto di sovranità.

L'onorevole Gianturco è senza dubbio un dottissimo giurista; ma appunto la profondità giuridica, attenendo al lato formale delle cose, si allea quasi sempre a una corrispondente superficialità di fronte ai lati sostanziali. E così l'onorevole Gianturco confonde il vecchio concetto dell'impiegato, organo dello Stato politico e poliziesco, con il concetto dell'agente di aziende economiche, siano pure statali; concetto che nasce oggi, quando lo Stato da semplicemente politico e poliziesco, diventa, in campi sempre più larghi, un organizzatore e dispensatore di servizi economici e industriali. E non vede che, per questa evoluzione, l'agente, sia pure dello Stato, non ha più nulla da fare col pubblico ufficiale secondo il concetto storico tradizionale. La nuova etichetta non muta il fondo delle cose: l'impresa industriale rimane impresa industriale, qualunque sia la sovrastruttura politica e legislativa di cui la rivestiate; e i rapporti economici sostanzialmente rimangono gli stessi fra imprenditore e personale, quand'anche l'imprenditore diventi il Governo.

Mettete pure lo stemma reale sulla bottega di un tabaccaio, non per questo lo avrete spogliato della sua qualità fondamentale di mercante, per quanto gli imponiate certi determinati doveri verso lo Stato. L'operaia delle manifatture di tabacchi rimane pur sempre un'operaia; l'arsenale rimane un metallurgico, anche se lavora per lo Stato. E lo stesso deve dirsi del lavoratore della grande industria dei trasporti; voi potete vestire di bianco un negro, non perciò cesserà di essere il negro di prima.

Voce. Anzi spiecherà di più! (*Si ride*).

TURATI. Se così è, è naturale che gli strumenti che servivano a dirimere gli eventuali conflitti fra il Governo e gli impiegati vecchio stile (prefetti, questori, magistrati) non servano più affatto di fronte ai conflitti nuovi, creati dal rapporto economico delle grandi aziende industriali monopolizzate dallo Stato.

Tutto questo in linea teorica. Ma l'argomento è soprattutto importante dal punto di vista pratico, di fronte alle concrete esigenze economiche dell'azienda ferroviaria. Qui, quello che importa, è di evitare gli scioperi, ma di evitare ad un tempo la servitù del lavoratore, non potendosi concepire che la classe degli operai dei trasporti costituisca una classe inferiore, destituita, senza adeguati compensi del diritto fondamentale di coalizione e di resistenza, che è ancor oggi l'unica trincea difensiva dei lavoratori delle grandi industrie.

Il divieto dello sciopero, scritto nella legge, non è che una lustra. L'importante è dare tali garanzie, per cui lo sciopero, nelle ferrovie, e in altri servizi pubblici, cessi di essere necessario e possibile.

Voi non sarete mai così feroci, per quanto ve ne diate l'aria, nè, aggiungiamolo pure, così imprudenti, da mettere sul lastrico settantacinquemila famiglie. Leggi di questa fatta portano l'amnistia fra le righe, come necessità indeclinabile; ed è perfettamente ridicolo piantare uno spaventapasseri, del quale i passerotti ferroviari saranno i primi a farsi beffe.

Il rimedio consiste nel togliere allo sciopero ogni giustificazione morale da un lato, ogni convenienza egoistica dall'altro; e questo non può altrimenti ottenersi che fornendo mezzi facili, sicuri, di giustizia economica, mercè rappresentanze tecniche, economiche ed elettive, mercè una magistratura probivirale, la quale sia adatta a regolare il mutabile rapporto economico industriale del lavoro nelle ferrovie.

Dato così ad ogni legittima pretesa il modo di farsi valere, non vi sarà più possibilità di sciopero, perchè uno sciopero non nasce nè perdura (se non si supponga di avere da fare coi pazzi) quando l'opinione pubblica gli è assolutamente contraria; e neppure la legge della minore resistenza lo consiglia, perchè per altre vie, per altri porti si arriva a piaggia, assai meglio che con agitazioni pericolose e convulsive, narie.

L'onorevole Gianturco ebbe il pensiero affettuoso verso di me, di suggerirmi un discorso, che io dovrei fare ai ferrovieri; quel discorso sarà molto più autorevole, se arriverà loro direttamente dalle sue labbra.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Spero che arrivi!

TURATI. Quanto a me, lo ringrazio del consiglio, ma lo declino. Perchè, mi si presenta questa piccola punta di orgoglio, po-

chi forse in Italia hanno, quanto me, combattuto, anche in comizi tumultuosi, non già il « diritto » di sciopero (perchè, ripeto, non è questa la questione; non mi preoccupo di discutere se esiste il diritto alla tempesta, all'uragano, all'eruzione vesuviana) ma il « fatto », che è ben altrimenti importante, dello sciopero nei servizi pubblici. Ma, per poterlo efficacemente e giustamente combattere, è necessario dare ai lavoratori garanzie serie ed adeguate, che non trovate nel Consiglio di Stato, ma in quelle rappresentanze elettive probivirali, che sole possono ispirare fiducia, fornite come sono di una grande competenza tecnica e di una grande autorità morale; che sono cioè i soli strumenti adatti alla funzione che devono compiere.

Fra i pregiudizii che, permangono anche in questa Camera, vi è quello che i socialisti amino e difendano il fatto dello sciopero nei servizi pubblici. Ora tutto lo spirito del partito e dell'ideale socialista repugna a questa supposizione. La differenza, invece, è tra coloro che lo sciopero vogliono evitare davvero con mezzi efficaci e civili, e coloro che dicono di volerlo evitare e ne lasciano sussistere le cause.

Col ricorso al Consiglio di Stato, non eviteremo nulla e non tranquilleremo nessuno. Quindi voto contro un articolo che, anche per le dichiarazioni così autorevoli del ministro dei lavori pubblici, ci allontana dalla soluzione dell'urgente e ponderoso problema.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Daneo.

DANEO. Brevissime parole. Lascero all'onorevole ministro la cura di rispondere all'onorevole Turati, che del resto nella brillante carica contro l'articolo 4 *bis*, che costituisce il fondo del suo discorso, ancora una volta ha avuto il torto di lasciarsi fuorviare da una prima impressione. Egli non ha forse letto con sufficiente attenzione l'articolo, di cui si tratta, e ne ha quindi spostati i termini e la portata. Egli ci troverà, o almeno troverà molti di noi, e me pel primo, disposti, nel giorno in cui si discuterà della legge organica generale, a discutere e studiare la proposta dell'arbitrato, e dei casi nei quali possa trovare la sua applicazione. L'arbitrato sarà la formula di risoluzione o almeno di conciliazione, per le grandi controversie collettive, in cui non il diritto scritto, ma l'equità e l'utilità sociale si avanzano, e suggeriscono e assecondano le aspirazioni e le pretese di una grande classe di lavoratori

dello Stato; aspirazioni che è necessario e opportuno di lasciar giudicare, in via fosse pure consultiva, da una magistratura speciale economica e tecnica. L'arbitrato, così inteso, troverà quel giorno molti di noi disposti in suo favore; ma il parlare oggi di arbitrato, qui, quando si tratta di diritti privati, quando si tratta di diritti singolari degli impiegati, di diritti emananti dalle disposizioni scritte dalle leggi e dai regolamenti e intanto sopprimere l'articolo 4-bis (*Interruzioni del deputato Turati*) equivarrebbe al privare intanto gli impiegati dell'unica possibile garanzia. (*Segni di assenso dell'onorevole ministro dei lavori pubblici — Interruzioni del deputato Turati*). Noi abbiamo voluto collocare questi impiegati alla pari degli altri impiegati dello Stato, e concedere subito loro, in occasione di questa legge, che ne determina i gradi, gli stipendi e le competenze, tutte le garanzie più larghe, che con una legge speciale si potesse. Ed in questa condizione di cose è proprio chi vuol essere il rappresentante, ed è certo l'amico di questa classe, che viene a dirci: lasciamoli indifesi, oggi; tutto ciò che avranno fatto il Governo, il Comitato d'amministrazione, gli sbagli, le ingiustizie, le omissioni, che possono essere in queste tabelle, in queste assegnazioni, tutto ciò vogliamo che rimanga definitivo ed insanabile, perchè chi sa? domani, tra sei mesi forse, nella futura legge generale definitiva, verrà l'arbitrato per le controversie dell'avvenire.

Non spostiamo la questione; non rinunziamo per l'amore dell'avvenire ai diritti ed ai doveri del presente! A questi agenti, che diventano ufficiali dello Stato, sono dovute, ed è giusto che sien date fin d'ora, le garanzie che abbiamo date agli altri agenti dello Stato.

E a questo proposito, nell'articolo vi ha una piccola deficienza, per cui avevo chiesto di parlare, e che mi pare opportuno di correggere.

Nell'articolo 4-bis si parla di paghe, aumenti di promozioni, assegnazioni di gradi e stipendi. L'intenzione evidentemente è di assoggettare alla competenza della Quarta Sezione, tutto ciò che sia diritto di questi impiegati in dipendenza di questa legge.

Ma non è cenno nell'articolo delle competenze accessorie, che son pure importantissimo argomento di questa legge.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ha ragione. Accetto l'emendamento.

DANEO. Ed io la ringrazio, e rinunzio a dimostrare che, se nell'articolo non si fa-

cesse cenno di queste competenze accessorie, la questione della competenza della Quarta Sezione del Consiglio di Stato a conoscerne potrebbe essere facilmente messa in dubbio.

È perciò che devesi emendare l'articolo in questo senso.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Accetto!

DANEO. Non aggiungo altro. E così, con questo articolo, lo creda pure l'onorevole Turati, noi facciamo opera di giustizia, opera molto giovevole agli impiegati ferroviari.

Volersi opporre all'articolo 4-bis significa soltanto che si desidera che essi non abbiano oggi le loro garanzie, e subiscano forse un danno sicuro, per amore della discussione teorica dell'arbitrato, che non potrà mai riguardare le controversie, alle quali si riferisce questa legge. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Gianturco. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Turati diceva che noi qui ci illudiamo di dare un diritto nuovo, ai ferrovieri, mentre per la legislazione vigente già ad essi spetterebbe il diritto di ricorrere alla quarta sezione del Consiglio di Stato. Ora non ho che da richiamare l'attenzione dell'onorevole Turati sulla disposizione della legge del 1905, che dichiara autonoma la direzione delle ferrovie dello Stato. Mettendo in relazione quella disposizione con l'articolo 24 della legge sul Consiglio di Stato, io penso, che a meno che non si faccia una disposizione esplicita come quella che qui abbiamo proposta, la quarta Sezione del Consiglio di Stato non potrebbe conoscere di tali ricorsi.

Vengo al merito della questione. L'onorevole Turati, ha in questo momento obliato la distinzione tra controversie collettive e controversie individuali. L'articolo 4-bis provvede alla risoluzione delle controversie individuali, per le quali l'onorevole Turati converrà con me che non si può provocare uno sciopero tutti i giorni, mentre tutti i giorni può accadere, per sensibile errore, che la direzione delle ferrovie di Stato attribuisca una competenza, che non spetta, o neghi una promozione che avrebbe dovuto dare, od in qualunque modo incorra in una violazione delle disposizioni, che reggono questa materia.

Dunque per ora si tratta di risolvere questa sola questione: vi deve essere un giudice di queste controversie individuali,

il quale esamini se i diritti dei ferrovieri siano stati lesi. E abbiamo provveduto a dare il giudice, abbiamo trovato un unico giudice, che per la competenza, per l'autorità, e per la speditezza della procedura deve ispirare piena fiducia, e per parte mia vi confido pienamente. E di questo l'onorevole Turati si duole. È proprio il caso di dire: *de bonis operibus lapidamus te!*

Ripeto ancora una volta che noi non provvediamo ora alle controversie collettive, le sole alle quali si può riferire l'arbitrato, perchè sarebbe strano che si parlasse di arbitrato in questioni individuali. E credo già garanzia molto maggiore il far risolvere una questione individuale da una magistratura la quale merita, ogni giorno più, la simpatia e la fiducia del paese, anzi che cercare arbitri che, non so come e perchè, dovrebbero meritare una fiducia maggiore di quella che meriti la Quarta Sezione.

La questione dell'arbitrato rimane impregiudicata. Discuteremo a tempo opportuno se, come e quando si possa ammettere l'arbitrato quando una delle parti, che dovrebbero compromettere, sia l'amministrazione pubblica.

È questione che riguarda non solo i ferrovieri, ma tanti altri che dipendono dallo Stato, o che esercitano una funzione pubblica.

L'onorevole Turati ha detto che bisogna limitare la servitù dei lavoratori. Ma, sul serio, onorevole Turati, ella ci viene a dire che i ferrovieri sieno servi dello Stato? Io andrei alquanto più adagio in simili affermazioni: perchè mi ricordo di quel papa, che si chiamava *servus servorum Dei*, e che pretese di essere padrone del mondo! (*Si ride*).

Dunque, queste non sono che parole grosse. Del resto, servire lo Stato, in un senso metaforico, è tal nobile missione, che io, per primo, mi onoro di essere servo dello Stato.

Prego, quindi, la Camera di approvare l'articolo 4-bis, con l'aggiunta proposta dall'onorevole Daneo, che si riferisce alle competenze accessorie, e con un'altra aggiunta nell'ultimo comma, nella quale si dica che è ammesso il ricorso anche contro i provvedimenti disciplinari: perchè anche questa è materia che può formare argomento di ricorso.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *presidente della Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *presidente della Commissione*. A proposito di questa ultima modificazione dell'articolo 4-bis, proposta dal Ministero, e che mirerebbe ad introdurre i provvedimenti disciplinari fra le cause per le quali possono gli impiegati ricorrere alla IV Sezione, credo sarebbe opportuno specificare l'indicazione di codesti provvedimenti; altrimenti, anche un impiegato a cui sia stata applicata una multa, o una sospensione di tre giorni, potrà ricorrere alla IV Sezione.

A favore degli impiegati ferroviari si verrebbe così a costituire un diritto nuovo che non esiste a favore di nessun altro impiegato, neppure dello Stato. Quindi bisogna limitare in qualche modo codesta facoltà, e non lasciarle a una estensione sconfinata.

Credo, per esempio, che si potrebbe adottare la formula che si è adottata per gli impiegati provinciali e comunali delle Opere pie ed altri, i quali, per la legge 1° maggio 1890, hanno diritto di ricorrere alla Giunta provinciale amministrativa e quindi alla IV Sezione, quando i provvedimenti disciplinari consistano nella destituzione, nella dispensa dal servizio od in qualunque altra forma di licenziamento, o nella sospensione per un tempo maggiore di tre mesi.

In codesti limiti, la proposta si potrebbe accettare; ma, se vogliamo ammettere un ricorso per una punizione disciplinare di qualunque misura, non basterà neppure che la IV Sezione sieda in permanenza per gli impiegati ferroviari!

PRESIDENTE. La discussione si allarga e l'ora è inoltrata.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Due sole parole.

Dichiaro di accettare l'emendamento del presidente della Commissione, con una aggiunta: poichè fra le pene disciplinari che possono essere irrogate oltre la degradazione e la destituzione vi è la proroga del termine normale per l'aumento dello stipendio della paga, per la durata dei sei mesi, di un anno o due anni, così propongo che si ammetta il ricorso anche in tal caso.

PRESIDENTE. Dunque l'articolo 4-bis viene modificato in questo modo.

Al primo comma il ministro accetta l'emendamento Daneo per l'aggiunta, in fine, delle parole « e di competenze accessorie ».

Il secondo comma resta immutato.

Il terzo comma, che è quello che contiene la modificazione sostanziale, suona così: « Sarà pure ammesso il ricorso alla IV Sezione a termine del citato articolo 24 contro i successivi provvedimenti di nomina, promozione ed aumento di stipendio o paga, e contro i provvedimenti disciplinari di pro-roga del termine per l'aumento dello stipendio o della paga, di degradazione e di destituzioni deliberati dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ». L'ultimo periodo resta immutato.

Con queste modificazioni pongo a partito questo articolo 4-*bis*.

(È approvato).

Il seguito di questa discussione è rimesso ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 12.35.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia.

Licenziata per la stampa il 22 giugno 1906.

Roma, 1906 — Tip. della Camera dei Deputati.