

261117

Rivista d'Italia

LETTERE, SCIENZA ED ARTE

ANNO VIII — VOLUME I

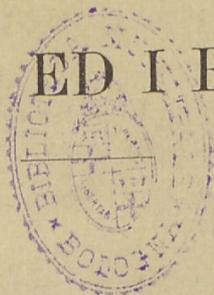


ROMA

201 - VIA DEL TRITONE - 201

1905

LO SCIOPERO ED I FERROVIERI



Il pericolo ferroviario, nell'ora presente, incalza e preme la vita della nazione, per i problemi gravi, che incombono sulla politica del Governo, per le questioni giuridiche, che alla stessa si connettono. L'esperienza di tanti anni, l'esempio degli Stati contigui non hanno offerto alcun ammaestramento, per modo che un bel giorno l'Italia ha visto sospesa la sua vita economica e di azione, messa a repentaglio la pubblica tranquillità per opera di operai di officine e di ferrovieri, esposta ai pericoli di continui disastri i viaggiatori nelle stazioni più centrali e sulle linee ferroviarie più importanti.

Certo, il fenomeno impensierisce, e in questo momento che la politica del Governo è rivolta all'assetto delle Convenzioni delle ferrovie, a prossima scadenza, richiamare l'attenzione degli studiosi della politica del diritto non è opera vana, se non altro per la opportunità del momento.

Allontanarci un po' dalla pura tecnica del Codice penale, che ci governa, e aprire uno spiraglio di luce sulle questioni di colore oscuro, che possano non offendere la incolumità pubblica, o non arrestare la vita attiva ed intensiva della nazione, parmi dovere di funzionario e di cittadino.

E non andrò trattando con serietà di propositi e con dottrine economiche più recenti se convenga per le nostre ferrovie, a differenza dell'esercizio privato, l'esercizio affidato allo Stato.

Pur, in astratto, essendo partigiano dell'esercizio privato in ogni azienda, che possa pur interessare l'ordine o la necessità pubblica, come quello che sviluppa le attività individuali ed espande l'energia dei singoli, per le ferrovie, appunto, devo schierarmi nella linea di quegli scrittori ed economisti, che ne vogliono affidato allo Stato l'esercizio.

Rimpicciolire il problema ferroviario in una questione d'industria, nella facilità di trovare il capitale, senza portar aggravii al bilancio dello Stato, solo nelle mani della collettività privata; disinteressarsi completamente di quanto si collega con la universalità dei cittadini per l'esercizio delle ferrovie e con l'inte-

grità e la vita stessa della nazione, significa guardarne il lato materiale, non comprenderne la parte viva ed essenziale nei rapporti con la vita pubblica.

Dato l'esercizio privato, ammettete la politica delle braccia inerte in un'ora che la patria corra pericolo e il liberalismo moderno non sappia o non provveda, e vedrete quale anarchia peserà sulle masse d'Italia.

Non intendo così uno Stato autoritario, che assorba ed annienti le forze individuali, ma uno Stato concepisco che, per ragioni d'interesse immediato o per vedute politiche, intervenga in quei fatti, che valgano ad eliminare il conflitto tra l'individuo e la collettività, e renda possibile la coesistenza umana, dirimendo le asperità sociali, prodotte, specie in Italia, da differenze etniche, fisiche e storiche.

Finchè l'esercizio delle ferrovie sarà nelle mani dei privati, i ferrovieri, avvezzi a vedere nelle Società esercenti la persona che li sfrutti di lavoro, incontentabili per l'aumento continuo dei privati bisogni, troveranno in una facile occasione l'opportunità dello sciopero, che in un momento eccezionale potrebbe decidere delle sorti della compagine sociale, indipendentemente dall'arresto della vita industriale, economica ed amministrativa del paese, che tanto si riflette sulla condotta morale degli individui e della moltitudine.

Raffigurato un tronco ferroviario non come una via vicinale di campi, ma come parte di una gran rete, che avvolge e interseca la base statica e dinamica di una nazione, come un veicolo continuo ed incessante di forze, di energie, di idee, la somma morale di un popolo a contatto di rapporti internazionali male si concilia con la gretta mente del capitalista, pensoso di sé e de' suoi interessi. Lo Stato solo tutela, infrena e compone, e può preservare la società da reazioni per conculcati diritti e far apprezzare in lui la virtù del paterno distributore della ricchezza e degli utili.

Ma quel che finora è passato inosservato è lo stato di disciplina e di ordine, in che si trovano i ferrovieri.

Lo sciopero, ripetuto in più zone e a non grandi intervalli in questo ultimo quinquennio, le petizioni in vario genere e su tutti i toni per migliorare nello stipendio, i reclami, i piati giudiziari intentati dai ferrovieri contro le Società esercenti, sono la prova dello spirito di ribellione di questa classe di operai verso il capitalista, e, per la frequenza dei disastri, la causa dell'affievolito sentimento del dovere.

Quando l'esercizio delle ferrovie sarà assunto dallo Stato con reclutamento di personale adatto, ordinato, intelligente e di provata condotta politica e morale, con garanzie di pubblici concorsi, eliminando col tempo e con l'età gli elementi vecchi ed inutili, nei ferrovieri penetrerà la fiducia di una giustizia per gli organici, determinati da una rappresentanza del Parlamento, e per gli stipendi e i gradi in conformità del lavoro, al quale sono destinati, e in quella classe rientreranno la disciplina e la moralità.

Ma, si osserva che quest'azienda nuova di Stato sarà un nuovo mezzo per avere i Governi, nell'epoca delle elezioni, le masse a loro disposizione. È un argomento però codesto troppo sfruttato per averci ancora fede: i partiti amministrativi, le clientele, gli interessi di classe saranno sempre causa di dispersione e di frazionamento di voti, e d'altronde la pubblica opinione in Italia è da un pezzo che riprova i sistemi elettorali a base di pressioni e di favori, e la vita italiana, se ben guidata, saprà con senno e con uniformità di condotta risolvere i più gravi problemi, che la travagliano.

Quindi un'azienda di Stato, fortemente organizzata, con responsabilità di coloro, che direttamente o indirettamente la dirigono, senza partecipazione ai profitti, perchè il diritto di controllo produrrebbe la indisciplina e il disordine, è l'unica che può ricondurre alla sua vera finalità questo mezzo potente di comunicazione che sono le reti stradali ferroviarie, fattori di nuove razze e di nuovi popoli, senza costituire una preoccupazione continua per i governanti e i governati.

Non preoccupazione che il miglioramento dell'esercizio da parte dello Stato sarà lento e col risultato di poco o derisorio vantaggio, e che ciò che è possibile, per celerità e prontezza, dall'esercizio di un privato, non può ottenersi dallo Stato, perchè gl'interessi collettivi medesimi spingeranno i direttori e le rappresentanze governative dell'esercizio a provvedere ai bisogni del pubblico; e se finora si è dovuto reclamare alle Società, al Governo, per avere, dopo una serie d'inchieste e d'ispezioni, un vantaggio, che al capitalista produce sempre un disborso e che con sacrificio e mal volentieri concede, il reclamo in seguito potrà sortire un effetto più sollecito ed immediato, specie se l'opera del parlamentarismo e della pubblica opinione sarà informata ai veri bisogni ed interessi dei privati e delle singole regioni d'Italia.

Eliminare le difficoltà per non impelagare lo Stato in una

serie di giudizi per sottrazioni, guasti, deperimenti di merce; provvedere all'assestamento delle pensioni dei ferrovieri, disciplinare gl'infortuni, i danni per possibili disastri ai viaggiatori, ecco la vastità del problema che pende sull'orizzonte politico, il quale dal campo economico sconfinava così anche più direttamente in quello prettamente giuridico.

*
* *

Ma è innanzitutto lo spirito di disciplina che in un organo così importante bisogna ricondurre: un pubblico servizio non potrà mai corrispondere ai fini della collettività, se non è assicurata l'esattezza degli scopi, l'ordine e la sincerità dell'esecuzione nelle disposizioni, che ne governano il meccanismo e la funzione. Ora il potere pubblico, che vigila al bene ed al miglioramento della società, non può permettere che questo servizio soffra interruzioni o ritardi ingiustificati, che indirettamente si ripercuotono sulla vita morale e materiale dei singoli consociati e sugli interessi di tutto il paese: da qui il diritto nello Stato di dettare norme precise e proibitive e di circondare il servizio di tutte quelle garanzie, che una savia politica può dettare.

Le grandi vie di comunicazione, le strade ferrate, guardate nella loro estensione e comprensione, mal si restringono in un concetto puramente civilistico e obbligatorio, specie per quel carattere di giustizia, che si va commisurando su di una forma economica con tendenza all'equilibrio sociale: ¹ onde, per pure ragioni di convenienza, per la parte riguardante la gestione patrimoniale, lo Stato se ne dispoglia e fa concessioni o addiviene a convenzioni con società private; ma ciò non implica che gli operai, i macchinisti, per vedere attuate le loro pretese, abbiano il diritto dello sciopero di fronte alle Società esercenti, paralizzando così i nervi e le grandi arterie di uno Stato. Uno sciopero in siffatta materia non deve ammettersi, e, se fosse possibile, neanche discutersi per la impossibilità, in cui si trovano i singoli di provvedersi altrimenti del servizio.

Trovare nei principî angusti della locazione di opera, nella violazione delle norme, che regolano i contratti, la liceità dello sciopero nei pubblici servizi significa dare una prevalenza all'individualismo e fomentare una lotta di classe a danno della collettività.

¹ LORIA, *Verso la giustizia sociale*, Milano, 1904, pag. 15.

Lo sciopero, in materia ferroviaria e per altri pubblici servizi, non deve ritenersi nè suggerirsi come il mezzo unico per il miglioramento di una data classe di lavoratori: ben altri mezzi, più adatti allo scopo e nell'orbita della legalità, sono i rimedi per un'assicurazione normale della stabilità del lavoro con la graduale e migliore retribuzione di esso.

Come lo Stato, autorità superiore a' singoli, limita il lavoro delle donne e dei fanciulli, per evitare la decadenza della razza e lo sfruttamento dei deboli, così può lo Stato stesso imporre dei limiti e delle condizioni in un pubblico esercizio, o determinando le ore del lavoro, o fissando la retribuzione annua e giornaliera, o dettando che per speciali reclami si adiscano i tribunali comuni, o un collegio, che, istituito appositamente, risolve i conflitti e gl'interessi specializzati. Uno Stato, si suppone, non fa leggi che offendano il diritto del privato, ma le coordina al fine e all'interesse della collettività. E sono appunto queste prevenzioni, queste disposizioni, che, determinando i diritti di ognuno, i rapporti di dipendenza, le modalità varie e multiformi della cooperazione sociale, contribuiscono al divenire della società.

Se lo Stato può imporre il sacrificio della libertà col servizio militare e financo quello di affrontare la morte impavidi per la integrità nazionale, non sarà certo una legge violatrice del diritto individuale o delle genti quella che vieterebbe agli operai di un servizio pubblico di mettere a repentaglio la quiete e la sicurezza pubblica con attruppamenti e conseguenti scioperi.

Ed ecco che sorge spontanea una domanda.

Ha lo Stato italiano dettato finora norme conformi all'attuale movimento sociale? In altri termini, la legge comune è sufficiente ad ovviare agli inconvenienti, che sono oggetto di continua discussione?

Ed è inutile disconoscere che il mezzo che si è andato suggerendo per resistere agli imprenditori è lo sciopero. Dalle intimidazioni alle violenze aperte si è passato all'abbandono definitivo del lavoro negli opifici, nelle manifatture, sino a costringere il proprietario a cedere alle esigenze degli operai.

Prima, scopo dello sciopero era di ottenere qualche concessione dall'imprenditore; ora, elevatosi il livello intellettuale dell'operaio, si sciopera anche per sentimento di solidarietà, ¹ e per far ottenere a dati compagni un dato beneficio; in altri termini,

¹ DALLA VOLTA, *La solidarietà professionale nei conflitti industriali*, in *Riforma sociale*, 15 maggio 1903, pag. 383.

le masse operaie vogliono dimostrare di avere coscienza degli interessi collettivi della classe dei lavoratori. Di qui il sistema invalso di casse speciali per sussidio a' bisognosi, e l'escogitazione di altri rimedi per protrarre il sistema di resistenza.

Nel 1886, sulle linee ferroviarie degli Stati Uniti, si verificò appunto uno sciopero di solidarietà, all'intento di far riammettere in servizio il capo di un'associazione operaia.¹ Ma in Italia, nel 1886, migliaia di operai meccanici della Società Adriatica abbandonavano il lavoro dalle officine, nei centri più popolosi, per il malcontento del personale circa la loro posizione giuridica di fronte alla Società; esempio che di lì a poco veniva, come contagio, seguito dai ferrovieri dell'Adriatica e della Mediterranea, sino a che nel 1898, per scongiurare uno sciopero, si ricorse alla militarizzazione dei ferrovieri.²

E si è camminato di questo passo sino al settembre 1904, in cui uno sciopero parziale, con mancata partenza di treni più importanti, si è verificato: sensibile e positiva minaccia di una attuazione di uno sciopero generale.

Il che dimostra l'inerzia delle autorità dirigenti a prendere provvedimenti, nonostante la Commissione Reale per lo studio delle proposte intorno all'ordinamento delle strade ferrate, a determinare i rapporti tra le Società e il personale dei ferrovieri, avesse stabilito i due cardini essenziali:

1° in niun caso, per nessuna ragione, lo sciopero del personale ferroviario possa consentirsi;

2° che in contraccambio il Governo tuteli i legittimi interessi del personale stesso.³

A questo punto si può dire che lo sciopero, per opera degli italiani, ha assunto una forma nuova nella sua evoluzione: perchè non il desiderio della composizione di litigio, ma l'imposizione di una dittatura, una forma di manifestazione politica di sentimenti e di partiti, anche di lotta contro una politica incerta od infeconda, col contenuto di un preannuncio di non lontane guerre civili, è che detta e consiglia gli scioperi.⁴

¹ Una rassegna di scioperi ferroviari negli Stati Uniti si ha nel DRAGE, *La questione operaia negli Stati Uniti*, Torino, 1896, pag. 803-807.

² Cfr. SCHIAVI, *Lavoratori e padroni nel 1902*, in *Riforma sociale*, 15 febbraio 1903 (i ferrovieri), pag. 136-139.

³ CABIATI, *Sull'ordinamento ferroviario in Italia*, in *Riforma sociale*, 15 agosto 1903, pag. 690.

⁴ L'ufficio del lavoro di Roma segna per l'anno 1901 scioperi 1042, pel 1902 scioperi 851, pel 1903 scioperi 444 nelle sole industrie, con un numero complessivo di scioperanti in 478,093!

E se lo sciopero, nella sua ultima evoluzione, rappresenta uno stato volontario d'inerzia per creare un disquilibrio, un rivolgimento economico e sociale, è dovere di buon governo prevenire il pericolo di uno sciopero, eliminare le cause che possano provocarlo.

I problemi, chea gitano le moltitudini contemporanee, sono di natura varia e complessa, che toccano gli ordinamenti politici ed amministrativi di un paese: seguire il movimento e le sorti progressive delle varie classi sociali di un popolo nella marcia della conquista di nuovi ideali e di nuovi diritti, col richiamare i combattenti nelle file, senza farli sconfinare nella aggressione degli altrui diritti, è il compito del legislatore civile e del legislatore penale, che deve tutelare e difendere i diritti della maggioranza.

*
* *

Ma nell'attuale stato della legislazione penale in Italia, uno sciopero di ferrovieri troverebbe almanco una repressione immediata, si da servire agli altri di esempio?

Passando a rassegna le disposizioni penali, quella, da tutti invocata e ufficialmente proclamata, è la disposizione dell'art. 181, che, nella sua locuzione generica, dovrebbe comprendere i ferrovieri, giusta le svariate e talora contraddittorie sentenze della Corte di cassazione: devesi, in altri termini, ritenere che le grandi aziende ferroviarie sono la interposta persona dello Stato, al cui servizio sono i ferrovieri; o devono esse ritenersi come istituti sottoposti alla tutela dello Stato per quell'alta vigilanza e per quel *jus inspectionis*, che esercita continuamente lo Stato nelle aziende ferroviarie.

Ma se questo concetto può ritenersi per un capostazione od altro funzionario d'ordine superiore, non so con quanto fondamento giuridico o criterio di opportunità lo si può applicare ad un pilota o ad un manovratore o ad un macchinista, per quanto, nel momento dei convogli in corsa, la responsabilità di questo ultimo sia estremamente grave.

Ma, pur dato e concesso che per una interpretazione ufficiale, siano i ferrovieri tutti ufficiali pubblici, secondo l'art. 207 Codice penale, quale è l'efficacia della multa e della interdizione temporanea dall'ufficio, quando non è possibile neanche lo arresto per tradurre un ferroviere scioperante, con l'esempio della citazione direttissima, dinnanzi ai tribunali? E potrete riempire i tribunali d'Italia dei novanta o centomila ferrovieri, per creare

maggiormente una fonte di agitazione o di perturbazione popolare?

E procedendo nella specificazione della legge, una disposizione, che potrebbe parere più efficace, è quella dell'art. 205 Codice penale.

Ed è un pezzo che si va proclamando che bisogna adattare le disposizioni scritte ai bisogni della vita reale, senza ricercare il pensiero del legislatore, al tempo in cui la disposizione venne scritta; ora, per i mutevoli rapporti economici e per quella evoluzione continua, alla quale vanno soggette le istituzioni pubbliche e private, ravvisare *negli obblighi assunti* la violazione dei rapporti contrattuali della locazione d'opera, nella mancanza dei viveri e degli oggetti necessari ad un pubblico servizio, tutto ciò che turba la vita economica di una nazione, o la espone ad un pericolo per parte degli Stati vicini, sarebbe altamente civile, perchè la repressione da sei mesi a tre anni sarebbe una valida intimidazione per la legione numerosa dei ferrovieri.

Ma al senatore on. Municchi, che ricordava questa disposizione, il presidente del Consiglio dei ministri rispondeva in Senato che quella era una disposizione per le pubbliche forniture; ed ai pubblici Ministeri, che avrebbero osato invocarla, o chiederne l'applicazione, i giudici d'Italia, nella coscienza della maggior parte dei quali il sentimento della modernità non è ancor penetrato, non avrebbero mancato di razzolare nell'eterna relazione zanardelliana, ed avrebbero dichiarato senz'altro inapplicabile l'articolo di legge.¹

Veniamo in ultimo alle disposizioni, che reprimono gli scioperi, quando costituiscono attentati contro la libertà del lavoro.

E la disposizione è chiara: se la cessazione o la sospensione del lavoro, comprendente lo sciopero e la chiusura dell'opificio, la *lock-out* degli inglesi, non è accompagnata da violenza o da minaccia, non rientra nei cancelli del Codice penale. In altri termini, la legge comune, così come si presentavano all'epoca della sua formazione nella coscienza del paese i fatti e le circostanze sociali, tendeva al rispetto della libertà dell'operaio e dell'imprenditore nella lotta per una equazione possibile ed esatta fra capitale e lavoro.

¹ Eppure nella legge 29 marzo 1903 sulla municipalizzazione dei pubblici servizi, è compreso l'esercizio delle tramvie e degli automobili per le pubbliche comunicazioni. Staremo a vedere quale contegno assumerà la giurisprudenza in vista degli scioperi!

Ora, o quell'articolo del Codice è insufficiente, perchè nello spirito della legge non è in alcun modo presupposta l'organizzazione deliberata con la conseguenza di un'agitazione politica e del pericolo della pubblica quiete, o alla disposizione dell'articolo 166 Codice penale deve darsi altra estensione e più completa interpretazione.

Uno sciopero non può assolutamente verificarsi, se una violenza morale per cause apparentemente giuste o ingiuste, od anche capricciose, non intervenisse: la indizione di adunanze, la formazione di ordini del giorno, l'invito ad aderirvi, cose ben diverse dalla semplice propaganda delle idee presso i moderni demagoghi, sono tanti fatti ed elementi di violenza, non esclusi altri piccoli fattori esterni d'intimidazione, come quello del *picketing* e della espulsione dei compagni dalle leghe, da integrare la disposizione degli articoli 166 e 167 Codice penale.¹

Come la minaccia di sciopero, fatta per costringere ad accettare alcuni patti od alcune condizioni, troverebbe di fronte allo imprenditore, e viceversa, una disposizione più congrua nella repressione dall'art. 154, che in quella dell'art. 165, perchè, in sostanza, va a limitarsi la libertà individuale, precipuo ed essenziale diritto, da cui promanano tutti gli altri attributi della coscienza umana!

Ma anche questa ultima disposizione può, per i ferrovieri, avere efficacia di fronte a due Società, a due enti, che provvedono ad un servizio pubblico?

Riterrebbe sensata e seria, e capace di intimidazione e di coartazione della libertà, la magistratura italiana, quella, che

¹ Al *picketing* degli operai si contrappone il *blacksting*, il sistema delle liste nere, per cui gli imprenditori si coalizzano a non prendere operai scacciati dalle loro fabbriche. Il *boycotting* è l'imposizione della propria volontà, per parte d'individui coalizzati, ad un imprenditore o ad operai per costringerli a non aver rapporti con altri, o per impedirne l'ammissione in un opificio, o per costringerne il licenziamento, con minaccia di sciopero; è questa una forma brutale ed immorale di aggressione, ed è fonte di risarcimento di danni. Cfr. qualche decisione in CAVALIERI, *Scioperi, arbitrati e leghe*, in *Nuova Antologia*, 16 marzo 1902, pag. 329. E in Drage (*La questione operaia in Australia*, 1901, pag. 621), il processo per l'uso dei picchetti armati, svoltosi nel 1891 a Rockhampton, contro il Comitato per lo sciopero di Barcardine — per indurre gli operai a lasciare i padroni e unirsi alla Unione, e i padroni a ridurre il numero degli operai o a cambiarli, — e terminato con la condanna dei membri a tre anni di prigione e ad un anno di sorveglianza per un'antica legge (C. Giorgio IV), ancora in vigore nelle colonie. Per la legge 31 agosto 1894 della Nuova Zelanda, vedi op. cit. e note, pag. 640-641.

una massa di ferrovieri farebbe con una minaccia di sciopero? Sarebbe possibile, non essendo noti i promotori, esercitare una punizione in massa?, e la punizione ovvierebbe al grave inconveniente della mancanza temporanea di menti tecniche per un servizio pubblico nell'ora imminente per uno Stato?

Ecco quanti inconvenienti, ad ovviare i quali la legge penale è impotente. Tutti i dottrinari della scienza penale consigliano, per un buon sistema di repressione, di seguire passo passo le azioni umane, e punire quelle, che nell'inizio presentano alcunchè, per quanto lieve, di criminoso, per far sì che non si giunga a delitti più gravi e più complessi.

In altri termini, per i demagoghi, per coloro che dei disagi sociali si avvalgono per sollevare, come finalità ultima, le turbe, dovrebbero ricorrere alla repressione dell'art. 247 Codice penale, che punisce l'incitamento all'odio fra le varie classi sociali. Se non che un'abile difesa potrebbe obiettare che, non di odio, ma di carità sociale, di affratellamento di classi qui si tratta, e i tribunali d'Italia avranno buon gioco per assolvere.

Ora, neanche va quella regola assoluta del magistero penale, e bisogna coordinarla con l'altra, che il sommo Carrara non si stancava d'inculcare a' suoi discepoli: che bisogna, cioè, reggimentare, organizzare in modo le istituzioni da eliminare le cagioni, che a quei dati fenomeni morbosi danno occasione ed origine.

Nè qui si soffermano le lacune della legge.

Anche le leggi speciali nulla provvedono, e a nulla provvedono.

L'art. 312 della legge sui lavori pubblici commina la pena del carcere da sei mesi a due anni pel macchinista, o guarda-freno, che abbandoni il posto, mentre il convoglio è in corsa; e, a parte la pena derisoria, non prevede alcuna ipotesi di reato pel macchinista, o guarda-freno, che nell'ora della partenza del treno, non si presenti a prestar servizio.

A quest'ultima ipotesi non si è mai pensato, per i danni dei molti gravemente compromessi, mentre l'altra ipotesi pare completamente dimenticata.

*
* *

Eppure ad uno sciopero di ferrovieri bisogna provvedere per assicurare la continuità del servizio, ed è bene quindi volgere lo sguardo alle nazioni straniere per vedere quello che si è escogitato per ovviare a questa calamità nazionale, qual sarebbe uno sciopero di ferrovieri.

In Australia, lo Stato di Vittoria, afflitto da un grosso sciopero sulle ferrovie esercitate per conto dello Stato stesso, con una legge del 23 maggio 1903, sancì che pel solo fatto dello sciopero e dell'abbandono del lavoro, i ferrovieri erano considerati come dimissionari, con la perdita di ogni diritto o pensione, od indennità, o vantaggio qualsiasi derivante dal servizio precedentemente prestato, come pubblico funzionario, con la facoltà nel Governo e nei suoi commissari di promuovere i non scioperanti a qualunque posto resosi vacante, indipendentemente da qualsiasi grado od anzianità.

Il sistema appare un po' ruvido, aspro, crudele, ma è l'unico mezzo come seminare la discordia in quella solidarietà che, in un dato momento, può essere esiziale per la nazione.¹

Nello Stato del Kansas una legge del 3 gennaio 1899 sancisce che, manifestatosi uno sciopero ferroviario, un tribunale speciale indaga, e se non ravvisa colpa nella Società e trova irragionevole lo sciopero, inibisce agli scioperanti di far violenza contro quegli agenti che eventualmente la Società intenderebbe di assumere. Se la colpa è della Società, il tribunale toglie l'esercizio alla Società e lo affida a curatori giudiziari.

Il sistema tende a tutelare la libertà del lavoro; ma una curatela giudiziaria mal si concilia con gl'interessi d'una grande rete ferroviaria, e il rimedio potrebbe più nuocere che giovare alla generalità dei cittadini.

Nella Nuova Zelanda le contese tra lo Stato e le ferrovie sono regolate dalla legge dell'arbitrato obbligatorio del 31 agosto 1894, considerandosi lo Stato come un imprenditore, un industriale qualsiasi; ma questo sistema presuppone le organizzazioni della classe operaia in federazioni esclusivamente formate per iscopo economico, industriale od agrario; mentre i sodalizi, che da qualche tempo si vanno costituendo nelle nazioni latine, nascono con fine umanitario, e si trasformano in associazioni politiche od amministrative per sostenere l'uno o l'altro partito.

In tutti gli Stati Uniti non si ha una legislazione uniforme: in taluni Stati (nella Pennsylvania, nell'Ohio) alcune leggi regolano l'istituzione di uffici volontari d'arbitrato; in altri (Massa-

¹ Nel Canada gli scioperi attecchiscono poco, e gl'imprenditori limitano grandemente la loro responsabilità per infortuni di fronte ai ferrovieri. L'atto di Quebec (1887) poi, punisce con multe e carcere e lavoro duro, sino a tre settimane, chi usi minacce o violi la libertà degli operai lavoratori sulle navi, ma non impedisce la loro unione in gran numero sulle banchine. DRAGE, *La questione operaia nel Canada*, Torino, 1901, pag. 573 579 80.

chussetts, New-York) vi sono gli uffici di Stato; ed il Congresso degli Stati Uniti, nel 1898, a regolare i rapporti tra le Compagnie ferroviarie ed il personale, istituì speciali Consigli d'arbitrato e di conciliazione; ma siccome l'arbitrato proposto da una parte dev'essere accettato dall'altra, così l'istituzione ha scarsi pratici effetti.¹ In compenso, però, i vari Stati hanno disposizioni penali severissime, come si è visto per taluni, circa gli scioperi, punendo gravemente le violenze, l'abbandono dei treni, i guasti alle ferrovie, le coazioni contro il personale ferroviario.

Uno sciopero scoppiato il 31 gennaio 1903 in Amsterdam ed in altre città dell'Olanda, richiamò l'attenzione del popolo olandese sulla necessità di una legge che punisse tutti quegli ufficiali pubblici e gli addetti ad una ferrovia, che si unissero per scioperare. E infatti, nel 25 febbraio, il Ministero presentò tre progetti di legge al Parlamento: con uno proponeva la formazione di una brigata ferrovieri, col secondo cercava di ridurre le ore di lavoro, col terzo proibiva lo sciopero nei servizi pubblici. I due primi passarono senza discussione, e tanto bastò per far comprendere l'inutilità dello sciopero; e mediante accordi tra il Ministero della guerra e le Società ferroviarie, e misure di prevenzioni, gli scioperanti si videro resi impotenti a resistere, e caddero, come suol dirsi, senza l'onore delle armi.²

Ma il Ministero non se ne stette. Con la legge 11 aprile 1903 furono ampliate ed aggravate le disposizioni del Codice penale verso i ferrovieri scioperanti e gl'istigatori o promotori dello sciopero, anche se non agenti ferroviari, e raddoppiate le pene se a causa dello sciopero il servizio resti interrotto.

Con altro decreto die' facoltà agli agenti di ricorrere ai Consigli di arbitrato contro le punizioni disciplinari ad essi inflitte, e dichiarando inappellabili le loro sentenze.

Nell'Inghilterra la legislazione, che passò per diverse fasi, dagli atti di Edoardo I a quelli di Giorgio IV per impedire la organizzazione del lavoro, si fermò solo con le leggi del 1875, che emanarono disposizioni restrittive per gli scioperi, a causa delle violenze contro la proprietà, e ristabilendo negli articoli 4

¹ CONTENTO, *La legislazione operaia*, Torino, 1901, pag. 218. E cfr. JAN-NACCONE, *Sciopero nei servizi pubblici*. Tema al IV Congresso delle Società economiche, Torino, 1902, pag. 35, e le sue osservazioni sulla procedura e trasgressione della *injunction* per far desistere dalla lesione del diritto protetto.

² PIERSON, *Gli scioperi ferroviari in Olanda*, in *Riforma sociale*, anno XI, 15 aprile 1904, pag. 331.

e 5 la pena di venti lire sterline e di tre mesi di prigionia coi lavori forzati per colui che si rifiuta di terminare un contratto di servizio o d'impegno, che solo o in compagnia cerca di privare una città di acqua o di gas, che usi violenza, che tolga ad altri gl'istrumenti per impedire il lavoro (*rattening*), che solo o in compagnia cammini disordinatamente per le strade per promuovere uno sciopero, che ponga in pericolo la vita umana.

La legislazione sul lavoro in Inghilterra è la più complicata; ma la responsabilità delle Trade-Unions, confermata nel 1902 dalla Camera dei Lords costituita in Alta Corte di giustizia, onde non è lecito ad esse arrecar danno ai terzi od alle Compagnie, è il freno più potente per evitare gli scioperi.

Ed il *picketing*, pattuglie di operai per impedire ad altri operai di riprendere il lavoro, è assolutamente vietato, siccome una violazione della libertà individuale, e, se constatato, è severamente punito dal giudice di pace.¹

Solo le leggi del 1824-25 ritennero in qualche caso isolato legittimo il *picketing*.

La tendenza democratica del Regno Unito ebbe un contraccolpo nella Francia, che riconobbe la libertà di unione con le leggi 30 giugno 1881 e 21 marzo 1884, promovendo la formazione delle Camere sindacali, e con la legge 13 marzo 1875, avocando, in caso di guerra, all'autorità militare tutto il servizio ferroviario della nazione.

Non presentano disposizioni speciali i Codici della Svizzera, della Spagna, della Grecia, della Svezia e Norvegia, dell'Austria-Ungheria, della Germania, dove più dove meno la causa della libertà di coalizione degli operai va ogni giorno conquistando favore, ma considerando delitto, come negli articoli 315 e 317 del Codice penale germanico, le coalizioni intese a turbare, ad impedire o ad interrompere un pubblico servizio.

La sola Russia resiste al movimento legislativo, e ne sta risentendo i tristissimi effetti, perchè, pur essendo gli operai uniti

¹ Negli Stati Uniti per gli scioperi ferroviari si ricorre più volte al *picketing*, con assalti ai treni e attentati ai compagni non scioperanti; ma è severamente punito in tutti gli Stati dell'Unione. DRAGE, op. cit., pag. 763.

In Inghilterra per le ore eccessive di lavoro e pel salario si ebbero agitazioni e scioperi parziali sulle ferrovie. Respinto l'arbitrato dalle Compagnie, si addivenne nel 1890 all'accordo di Newcastle, dove tennesi conto solo dei salari. Le agitazioni si riperoessero nella Scozia, e le Compagnie fecero altre concessioni parziali. DRAGE, *La questione operaia in Inghilterra*. Torino, 1901, pag. 427-429.

in corporazioni (*artel*) e in numero limitato, sono sempre sotto la sorveglianza della polizia, e non possono chiedere aumento di mercede se non a contratto finito: il rifiuto al lavoro durante il contratto o il danno agl'istrumenti è punito per una legge industriale del 3 giugno 1886, modificata nel 1893, con l'arresto sino ad un mese; e, se gli operai scioperano, o sono causa di cessazione del lavoro, la pena si estende sino ad un anno.

Da queste ultime legislazioni passate in rassegna nulla possiamo apprendere che possa servirci di esempio pel caso specifico di uno sciopero ferroviario.

*
* *

Ma, tornando un po' indietro, vediamo quello che ha fatto l'Italia in vista delle minacce di sciopero, che si vanno ripetendo.

Il ministro Pelloux, preoccupato da uno sciopero generale di ferrovieri, escogitò il mezzo di richiamare in ogni tempo in servizio militare gl'impiegati del personale ferroviario, postale e telegrafico tuttora appartenenti all'esercito ed all'armata, e li dichiarò soggetti alla giurisdizione militare.

La severità del Codice penale militare avrebbe dovuto scongiurare uno sciopero; ma, se pure avvenuto, i giudizi e le condanne avrebbero piuttosto apportato un perturbamento nella coscienza del paese, anzichè l'ordine e la tranquillità nelle famiglie.

Ma la disposizione dell'art. 4 della legge 17 luglio 1898, n. 227, terminò di aver vigore col 30 giugno del 1899; nè certo avrebbe scongiurato gl'inconvenienti di uno sciopero, perchè il personale non avrebbe, per la sua esiguità, potuto assicurare la continuità del servizio in un piano stradale d'importanza come quello dell'Italia.

Il Bonacci nel Ministero Di Rudini prima con una proposta di legge e il Ministero Pelloux poscia con un decreto-legge del 22 giugno 1899 ritennero reato lo sciopero degl'impiegati delle ferrovie non solo, ma delle poste, telegrafi e illuminazione pubblica, e irrogò l'arresto sino a tre mesi o la multa sino a lire mille, e per i promotori la pena dell'arresto sino a sei mesi o la multa sino a lire tremila; ma il decreto non fu convertito in legge, e cadde col Ministero che lo proponeva.¹

¹ Cfr. Atti parlamentari, XX Legislatura, 2ª Sessione 1898-99, seduta 4 febbraio 1899, n. 143, 144, 144-a.

Venne poscia la volta della circolare dell'on. Giolitti circa gli articoli 181 e 207 del Codice penale, deliberata nel Consiglio dei ministri e pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 25 gennaio 1902: interpretazione ministeriale degli articoli di legge fra una giurisprudenza controversa ed incerta in rapporto ai ferrovieri e niente efficace, e più opportuna ad irritare gli animi ed a renderli ribelli di fronte ad una evidente impotenza legislativa.

Ed allora? Le pubblicazioni si sono succedute; il Governo è stato richiamato a studiare la parte economica del problema ferroviario, e l'on. Tedesco, da deputato, non mancò di volgere la sua mente sul reato di sciopero dei ferrovieri, che paragonò alla diserzione militare della gente di terra e di mare, conchiudendo che la falange dei ferrovieri, siccome quella che, "in pace e in guerra, presta servizi affini a quelli dei lavoratori del mare," ha bisogno più d'una "salda disciplina civile, fatta più di benessere ragionevole e di giustizia che di sanzioni."

"Alto, complesso, ponderoso, il problema è degno delle risoluzioni del Parlamento. E il paese, forse insofferente d'indugi, le aspetta con fiducia."¹

E sono già trascorsi due anni con un incubo pauroso, e il paese vede sempre sul suo orizzonte la minaccia di uno sciopero; ma nè la disciplina, nè le sanzioni, nè le risoluzioni si sono avute dai ministri e dal Parlamento, che doveva darle.

È indolenza, insufficienza della razza neo-latina a risolvere i problemi economici e sociali, nei quali ci precorre la razza anglo-sassone?

È il problema economico, e, meglio, la finanza dello Stato, che crea impacci per la sollecita definizione della questione ferroviaria?

Il ministro Tedesco, a quanto si rileva dalla stampa quotidiana, nel proporre un suo disegno di legge per l'esercizio di Stato, avrebbe escogitato un istituto, "il Collegio dei ricorsi del personale ferroviario," appositamente per la definizione dei casi d'infrazioni disciplinari o di violazione dei regolamenti; ma il progetto tace sugli organici e sulle modificazioni che i ferrovieri avrebbero diritto a pretendere.²

¹ TEDESCO, *Lo sciopero nelle strade ferrate in Nuova Antologia*, 1º febbraio 1902, pag. 528.

² Rivedendo le bozze, si è potuto avere finalmente conoscenza del progetto di legge per l'esercizio di Stato delle ferrovie.

E così siamo, si può dire, allo stato di prima, mentre la petulanza, forse giusta, dei ferrovieri, di fronte all'inerzia ed alla indecisione del Governo, si fa sempre più audace ed insistente.

*
* *

Ricapitoliamo.

Si discute se le ferrovie debbano essere di proprietà dello Stato, ovvero se debba crearsi un istituto autonomo per l'esercizio delle ferrovie sotto la sorveglianza del Parlamento, come una proprietà nazionale.¹

Sia qualunque la forma che si vorrà dare all'amministrazione delle ferrovie, uno dev'essere il concetto dominante, se alla questione voglia darsi una soluzione stabile: l'esercizio affidato allo Stato, che solo potrà risolvere le questioni gravi, che ad esso si connettono.

La necessità storica del momento, dettata dai rapporti economici della popolazione, s'impone sui governanti e sui governati, e pone questo metodo come diritto positivo attuale, che non può considerarsi perciò come la concezione singola di un giurista o di un sociologo, ma come l'eruzione naturale eromponente dal sottosuolo delle vecchie convenzioni, che altro non han fatto che aggravare le condizioni del trasporto e dei viaggiatori.

L'esercizio delle ferrovie da parte dello Stato è quasi generale nella Germania, dove il personale ferroviario è quasi militarizzato per il modo rigoroso di reclutamento e per la severità della disciplina, nell'Ungheria, nella Norvegia, nella Serbia, nella Rumenia, nell'Australia, nella Svizzera, in Egitto; e se in altri Stati vige il sistema dell'appalto, o dell'esercizio privato, come negli Stati Uniti e nella Russia in parte, la tendenza generale odierna oramai è quella di uscire dall'esercizio privato, sempre insoddisfacente e manchevole, per avocarne l'esercizio agli Stati, capaci per la loro onnipotenza di uno svolgimento più conforme all'interesse economico delle società moderne.

Lo Stato nella sua onnipotenza potrà dare per risultato qualche svantaggio; ma l'utilità collettiva in genere ne risentirà sempre effetti benefici.

E lo Stato italiano, con avocare a sé l'esercizio delle fer-

¹ Cfr. Nofri, *Le ferrovie allo Stato o alla Nazione?* in *Critica sociale*, 16 gennaio 1905, n. 2.

rovie, potrà ovviare agl'inconvenienti degli scioperi ed assicurare la continuità del servizio, perchè i ferrovieri, vedendosi assunti impiegati dello Stato, si sentiranno assicurati nella posizione loro, e d'altronde freno alle loro intemperanze saranno le punizioni disciplinari, il licenziamento dal servizio.

Con ciò non escludo che uno sciopero possa lontanamente organizzarsi; ma, se lo Stato avrà cura nell'arruolamento del personale, con la regola dei pubblici concorsi, di scegliere quelli che affidano, per integrità, intelligenza, laboriosità, moralità, il livello intellettuale medesimo dei ferrovieri sarà arra per la certezza, la sicurezza e la continuità del servizio nella nazione.

L'istituzione di apposite scuole ed istituti analoghi per preparare, come semenzai, i futuri macchinisti e ferrovieri saranno i complementi necessari per una savia riforma ferroviaria.

Ma non si creda che con ciò sarà a tutto provveduto: aver fede nel solo miglioramento della classe, quando ogni decennio porta un efflato di nuovi bisogni, di nuove idee, ed agita le menti superiori e le masse, non è prudenza politica: è d'uopo ricorrere anche alle sanzioni penali, che sono i baluardi della difesa sociale.

Il complemento della riforma ferroviaria dev'essere un disegno di legge, che punisca i ferrovieri, quando, con le violazioni alle norme che regolano i loro rapporti col servizio verso lo Stato, possano importare un pericolo pubblico, e quando la forza singola o collettiva di essi fosse causa d'interruzione del servizio, o non assicurerebbe l'osservanza delle disposizioni della legge e dei regolamenti.¹

Una legge informata a principi moderni, particolareggiata sulle orme del V paragrafo del *Conspiracy and protection of property act*, completata con i risultamenti moderni tendenti ad eliminare le cause patologiche speciali, risponderebbe allo scopo.

Il lavoro, nelle sue varie manifestazioni odierne, è libero;² ma dev'essere tutelato e disciplinato nella sua libertà, tanto più

¹ Avevo già scritto queste pagine, quando il prof. Jannaccone mi ha gentilmente favorito il suo scritto già citato, *Sciopero nei servizi pubblici*, pag 29, e sono stato lieto, leggendolo, di essermi con lui incontrato sul fondamento punitivo di uno sciopero di ferrovieri e sulla necessità delle sanzioni penali, propugnate anche da lui, esimio civilista ed economista. L'art. 71 del disegno di legge di S. E. Tedesco si riduce per le penalità ad una vera burletta: nè i casi previsti possono eliminare gl'inconvenienti di uno sciopero.

² Cfr. le osservazioni del MORELLI, *Una relazione di arbitri intorno ad un grande sciopero in Riforma sociale*, 15 luglio 1903, pag. 598-600.

negli scioperi, che, come fenomeno morboso del lavoro, deprimono la volontà individuale e collettiva, e degenerano in un'associazione delinquente, imponente e tenace, e tanto più caratteristica in quanto più facile a trasformarsi in un'orda selvaggia, facendo contrasto stridente con tutti gli elementi ed ambienti di civiltà e di socialità del momento.

Altra volta ho sostenuto che, per l'importanza del mezzo di trasporto, per i reati contro le persone commessi lungo i convogli in corsa, si dovrebbe fare una speciale aggravante, e non mi pare inopportuno, alla distanza di parecchi anni e in un momento forse pure opportuno, richiamare l'attenzione dei legislatori.¹

Tutti i nuovi ritrovati di diritto civile, le borse di lavoro, gli arbitrati, anche secondo il progetto Millerand a brevi termini, validi a dirimere i conflitti fra il capitale e il lavoro per certe date industrie, dato l'esercizio di Stato per le ferrovie, mi paiono inopportuni: Consigli di amministrazione, Consigli per dar parere sugli aumenti di salario e sulle promozioni, composti di uomini tecnici sperimentati, eviteranno i facili soprusi e i favoritismi di classe.

Coloro che non vorrebbero sanzioni penali col pretesto che la legge comune provvede con disposizioni svariate sotto titoli diversi, e che è ingenerosità punire l'operaio, sempre povero di fronte all'imprenditore, partono dal criterio, che i Tedeschi di cono dello *spirito di economicità* per le Società private e per lo Stato gestore; ma uno Stato, che voglia apprestare le ferrovie al pubblico uso con tutti i vantaggi, ha bisogno di un regolare meccanismo di amministrazione e di funzionari, che restringono sempre più il campo della speculazione per far rientrare i risultati economici nella protezione generale di quegli'interessi, ai quali lo Stato è preposto; ed allora lo Stato ha il diritto di esigere da simili operai o funzionari specializzati l'adempimento di taluni doveri e di reprimerne le infrazioni con opportune sanzioni, specie quando queste infrazioni siano antiggiuridiche pel pubblico e per lo Stato stesso, volontà collettiva nel suo medesimo esplicarsi; di qui il diritto di vietare lo sciopero nei servizi pubblici e di punirlo.

¹ Cfr. i miei scritti: *Morti e lesioni sulle strade ferrate in Scuola positiva*, VI, 1896, n. 4, 5; *Dottrina e giurisprudenza sugli infortuni ferroviari* (estratto), Firenze, 1898; *Di una teoria del pericolo di disastro sulle strade ferrate in Supplemento Rivista penale*, di LUCCHINI, vol. VII, Torino, 1898.

Quali i modi di applicare la funzione penale, quali i casi da disciplinare sarebbe opera varia e complessa, che si riconnette alle forme che il Governo del Re adotterà nel dare un assetto alle ferrovie, e può essere tema di un ulteriore studio, il quale implica una preparazione larga e completa dell'organismo e delle funzioni meccaniche dell'amministrazione ferroviaria.

*
* *

Così in un mattino uggioso e plumbeo del settembre ultimo, fra guardie e carabinieri, la locomotiva si vedeva ferma in una stazione meridionale, senza alcun accenno a partire. Con sottomessi bisbigli i viaggiatori, a gruppi, guardavano i movimenti del personale delle ferrovie.

Pareva che un lenzuolo funebre si andasse distendendo sulla vita italiana.

Il *mostro* finalmente si mosse, ansante, stanco, svogliato, a rendere sempre più triste e noioso il viaggio lento di chi attraversa le campagne brulle della Basilicata e le larghe spiagge del Jonio.

Lungo le piccole e grandi stazioni gli entusiasmi si vedevano sopiti: la nuova della mancata partenza di un treno segnava negli animi una speranza perduta, un legame disciolto, e pareva che la rete degl'ideali, che avvolge la patria comune, si andasse disfacendo.

Perenne, continua, multiforme, io pensavo, dev'essere la vita sulle strade ferrate, come polso vibrante della nazione, sentinella vigile dell'indipendenza e dell'integrità della patria.

E guai a quel giorno che non sarà così!... *Provideant consules!*

FRANCESCO CAMPOLONGO.