

peto, imponendo la presentazione di quel regolamento che è voluto dall'articolo 72 della legge ferroviaria del 1873. Regoli, riordini, rialzi questo servizio come il suo cuore e come l'interesse generale consigliano, onorevole ministro dei lavori pubblici, ed Ella avrà compiuto davvero un lavoro che le darà la stima di tutto intero il personale ferroviario.

E parlo ora, giacchè si tratta di una questione generale e di un ordinamento così importante, di tanti altri poveri impiegati, che se non sono compresi nelle categorie delle quali ho parlato, sono però cittadini che hanno diritti già acquisiti, ed hanno ragione perciò di domandare la garanzia dello Stato.

Or non ha guari fu approvata dalla Camera una convenzione con la ditta Mangili, per il servizio di navigazione a vapore sul lago di Garda.

Non è strano che io parli qui di tale questione, perchè questi impiegati sono compresi nei ruoli degl'impiegati ferroviari e quindi sottoposti anche alla vigilanza dell'ispettorato generale delle ferrovie.

L'articolo 7 della Convenzione stipulata con la ditta Mangili, garantisce tutti i diritti acquisiti dal personale. Tutto ciò che questo personale percepiva prima, deve percepire dopo l'attuazione della Convenzione.

L'articolo 7 dispone che il personale di ruolo stabile che è addetto alla navigazione del lago di Garda passa alla dipendenza della ditta concessionaria, la quale lo accetta a suo carico alle seguenti condizioni:

di mantenergli il grado, la posizione gerarchica e di anzianità, lo stipendio e le competenze accessorie, ecc.;

di non trasferire alcuno degli agenti di qualsiasi categoria ad altro ufficio o servizio di navigazione, senza il preventivo consenso dell'interessato, ecc. ecc.

L'articolo 7 dimostra come il ministro si sia voluto interessare alla sorte di questi disgraziati.

Ebbene, all'indomani dell'assunzione del servizio da parte di quella Ditta, fu dato ordine che il carbone, che era sempre stato portato a bordo dei vapori dai facchini dell'agenzia, fosse caricato sui vapori stessi dagli impiegati ferroviari. Ciò costituisce una violazione dei diritti acquisiti di quel personale.

Inoltre con circolare della nuova Ditta si

è dichiarato che, d'ora innanzi, sarà abolita qualunque indennità al personale per percorrenza, pernottazioni, ecc. e sarà aumentato lo stipendio.

Ora, onorevole ministro, questa non è che una manovra, fatta, si capisce, nell'interesse privato della Ditta.

Col mostrare al Governo di avere migliorate le condizioni finanziarie del personale addetto al servizio, la Ditta ha violato i patti, perchè il personale, secondo le condizioni precedenti, aveva diritto ad indennità e a sussidi che sono stati soppressi, e l'aumento che la Ditta dice di aver fatto non è che illusorio.

Il personale non ha mai dormito a bordo. Adesso è stato costretto a dormirci; ed essendosi rifiutato, perchè vedeva lesi i suoi diritti, è stato colpito da grave multa.

L'impresa sopprime il lavoro festivo nel cantiere, riducendo così la mercede del personale. E via di questo passo.

Onorevole ministro dei lavori pubblici, si interessi, giacchè siamo in linea di provvedimenti d'ordine generale, si interessi della sorte di questi disgraziati lavoratori.

Ella, che nella convenzione fatta con la Ditta Mangilli volle assicurare la sorte di questi poveri lavoratori, costringa la Ditta Mangilli a mantenere i patti. Ed io sono sicuro che Ella non mancherà al suo dovere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cadolini.

Cadolini. Quando fu costruita la ferrovia Pavia-Mantova, e fu prolungata fino a Legnago, fu sentita la necessità di congiungere Legnago con Monselice per stabilire la comunicazione più diretta fra Genova e Venezia. Non è che io voglia esagerare l'importanza di questa comunicazione, perchè, in realtà, la via di comunicazione più importante fra due porti di mare, è lo stesso mare. Ma in realtà vi sono gravi interessi, che congiungono Genova con Venezia, e finora l'esercizio di quella linea non è mai stato fatto tenendo conto di questi interessi.

L'onorevole mio amico Chinaglia ha già accennato alla necessità di creare un treno diretto fra Genova e Venezia. In verità, fu tentato una volta un treno accelerato, che da Genova per Pavia e Monselice andava a Venezia.

Ma un treno accelerato che, partendo da Pavia, subisce la concorrenza dei treni cele-