

Bissolati. Avrò tempo di fare ancora due o tre interpellanze.

Presidente. Gli onorevoli Conti, Pozzi Domenico e Cremonesi interpellano il ministro delle finanze « sull'aumento dei canoni delle acque jemali del canale demaniale Muzza operato dall'intendenza di Milano, e sulla gravità ed opportunità di un tale aumento di fronte alle tristi condizioni dell'agricoltura, le quali già consigliarono al Governo di diminuire in alcune regioni il prezzo delle acque estive e jemali. »

Questa interpellanza, per consenso dell'onorevole ministro delle finanze e degli interpellanti, viene rimandata.

L'onorevole Nofri interPELLA il Governo « sui provvedimenti che intende di prendere in seguito alle conclusioni ed alle proposte della Commissione d'inchiesta sui rapporti fra le Società ferroviarie esercenti le grandi reti ed il loro personale. »

A questa interpellanza va unita, per ragione di materia, quella che l'onorevole De Felice-Giuffrida ha rivolto al ministro dei lavori pubblici « per sapere quali provvedimenti intenda adottare il Governo sull'interpretazione degli articoli 103 e 98 delle Convenzioni ferroviarie, in seguito ai risultati dell'inchiesta ferroviaria. »

L'onorevole Nofri ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

Nofri. Per quanto la pubblicazione, già fatta da circa due mesi, della relazione della Commissione d'inchiesta ferroviaria, possa far credere che del suo contenuto siano tutti informati e che, quindi, sia superfluo l'accento, anche breve, al contenuto stesso; credo di non poter esimermi, in alcun modo, da questo accenno, sia pur sommario, perchè altrimenti, oggi, ben difficilmente, almeno secondo il mio punto di vista, si potrebbe comprendere la ragione di questa interpellanza con la quale chiedo al ministro dei lavori pubblici, o meglio al Governo, che immediatamente si pongano in attuazione le proposte della Commissione d'inchiesta ferroviaria.

Va ricordato prima di tutto che, se, oggi, un atto di grande giustizia è stato compiuto da una Commissione, volere o no, in gran parte parlamentare, si deve non alla volontà esclusiva, spontanea, del Governo del 1896, che la nominò, ma bensì ancora una volta alla volontà, in ogni modo espressa, del per-

sonale ferroviario, che, appunto, da tempo, invocava un'inchiesta sui rapporti suoi con le Compagnie ferroviarie; e nemmeno solo alla volontà del personale ferroviario comunemente manifestatasi e nelle petizioni e nelle interrogazioni e nelle interpellanze alla Camera, ed in tutti gli altri modi più strettamente legali, ma (quello che è più doloroso, come sempre avviene presso di noi) a quella volontà espressa nella forma che voi usate chiamare violenta.

Anche qui, come per i provvedimenti presi dopo i fatti di maggio, a proposito del dazio doganale sul grano e come per quelli adottati in tante altre occasioni, quando il popolo ha tumultuato, il Governo, ricordiamolo bene, attese proprio il momento in cui a Milano si ebbe una minaccia di sciopero da parte dei macchinisti e fuochisti e in cui, dopo il disastro di Adua, si temeva una rivoluzione; attese proprio quel momento per prendere in considerazione la proposta di legge per un'inchiesta ferroviaria presentata dall'onorevole Sanguinetti e quindi farla discutere in questa Camera nel luglio 1896. La Camera approvò quella proposta, il Senato la respinse. Ma ormai la promessa era lanciata, c'era di mezzo l'alto decoro della Camera, la parola del Governo, e quindi il ministro che successe a quello che aveva appoggiata quella proposta, l'onorevole Prinetti, quantunque alla medesima contrario, si sentì obbligato ad attuarla per mezzo di una Commissione nominata con Decreto Reale.

Si rileva, dunque che, se non ci fosse stata nel 1896 quella così avversata libertà di associazione e di sciopero, se fin d'allora di conseguenza non avessimo avuto la potente organizzazione dei ferrovieri, che ha fatto pressione sul Governo per far andare avanti quella proposta, certo, oggi, non saremmo qui a discutere della relazione della Commissione d'inchiesta e non si saprebbe ancora adesso dall'autorità imparziale della medesima, che per quattordici anni si è potuto impunemente; da parte delle Compagnie ferroviarie, acquiescente e complice il Governo, violare nel modo più incredibile i patti stabiliti dalle convenzioni ferroviarie e concernenti il personale che a quelle Compagnie era stato ceduto, con le conseguenze deleterie, che ormai tutti conoscono.

La Commissione d'inchiesta, appena si accinse al lavoro suo, fece subito accorti gli