quale fu costituita dopo il 1885, e, cioè, senza il riparto degli Istituti di previdenza, portato a Palermo, ma con l'accresciuta importanza dell'ufficio controllo-prodotti per tutta la Rete, e con l'aggiunta di un ufficio di manutenzione e con più di 700 impiegati, non solo rimane immutata, ma ho assicurazioni scritte che, piuttosto, la sua ingerenza, secondo le esigenze del servizio, potrà essere ulteriormente sviluppata.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Noè.

Noè. Le dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici mi provano, una volta ancora, la malafede delle Amministrazioni ferroviarie e il modo allegro, per non dire altro, con cui il Governo crede di tutelare l'interesse del Paese.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha detto che gli impiegati sotto le Meridionali erano 609, mentre adesso sono 727 e che ciò prova che dalle Convenzioni ferroviarie la Direzione dell'esercizio in Messina si è aumentata ed avvantaggiata.

Faccio osservare all'onorevole ministro, che, al tempo delle Meridionali, Messina era il centro ferroviario più importante dell'Isola, che a Messina risiedeva una Delegazione di esercizio con un direttore che aveva giurisdizione sull'intera rete Sicula; che a Messina c'era l'ufficio movimento, sezione orientale, c'era l'ufficio trazione, l'ufficio delle officine, l'ufficio manutenzioni, l'ufficio cassa e ragioneria, l'ufficio controllo-prodotti, l'ufficio istituti di previdenza, l'ufficio sanitario ed un magazzino di rifornimento, con un ispettore avente giurisdizione, non solo sull'intera rete Sicula, ma anche su un tratto della rete Calabrese.

Tutti questi uffici erano in Messina quando in Sicilia c'era la sola rete principale, perchè la Valsavoia-Caltagirone, la Siracusa-Licata, la Messina-Patti-Cerda erano allora in corso di studio. E tutti questi uffici, onorevole ministro, furono soppressi dalla Direzione della rete Sicula, ed in Messina sono rimasti l'ufficio controllo, una Direzione anemica, messa lì per burla, un ufficio delle officine ed un magazzino con un personale ridotto, numericamente, alla minima espressione.

E faccio osservare che il personale della Direzione, così com'è attualmente, è inferiore al personale che c'era sotto le Meridionali. Allora, per la Direzione locale, per la Delegazione e per gli uffici della Delegazione, c'erano 661 impiegati; oggi, invece, ce ne sono 725. Certamente con le nuove linee aperte, col servizio cumulativo dello stretto, gl'impiegati sono un centinaio di più, ma avrebbero dovuto essere, a quest'ora per lo meno, il doppio, perchè in Sicilia abbiamo oggi il doppio di chilometri di strada ferrata di quanti se ne avessero sotto le meridionali. È chiaro dunque che l'aumento di più che un centinaio d'impiegati non abbia nulla che vedere con la Direzione di esercizio, essendo questi per necessità di cose adibiti ad altri ufficii.

Il magazzino di rifornimento, così com'è ora, è come se non esistesse assolutamente, perchè, sotto le Meridionali, la Delegazione di allora aveva il diritto di rifornirsi direttamente sulla piazza di Messina di tutti i generi, senza chiedere l'autorizzazione alla Direzione di Ancona: oggi la Direzione locale e l'ufficio di controllo non hanno questo diritto, e tutto viene accentrato altrove, tanto che il commercio di Messina ne risente gravissimo danno. Faccio in proposito osservare al ministro che Messina è stata sempre offesa nei suoi interessi più vitali, che ha veduto sempre calpestati i suoi diritti, anche se nascenti da contratti o da leggi. Ed io deploro che le amministrazioni ferroviarie siano così potenti da potere addirittura eludere le leggi, e calpestare ogni diritto anche a danno di una cittadinanza così patriottica come quella di Messina.

Io, che ho l'onore di parlare alla Camera per la prima volta, lascio ad essa il giudizio su questi abbandoni del Governo e sulla onnipotenza delle Compagnie ferroviarie.

Presidente. Onorevole Noè, ricordi che ha cinque minuti soltanto a sua disposizione!

Noè. Debbo però rilevare che la popolazione di Messina a buon diritto stigmatizza l'operato del Governo, il quale, invece di tutelare gli interessi del Paese, permette che le amministrazioni ferroviarie che fanno tanti lauti guadagni, sfruttando quanto più è possibile le forze dei suoi operai e le migliori risorse della Nazione, violino impunentemente leggi e contratti.

La condiscedenza poi del Governo verso le società arriva al punto da lasciar calpestare spesso ogni diritto e da compromettere persino,