

impedire questo sistema di inganni e di frodi, ben egli aveva il dovere di intervenire più tardi per biasimare i deplorabili fatti avvenuti, contro cui vivamente protestarono le operaie delle cui firme si era abusato, e per prendere i provvedimenti del caso.

Il direttore invece non solo non si diede per inteso della cosa, ma fece di peggio. Vi fu un'adunanza di gran parte del personale della Manifattura, per protestare contro gli abusi commessi e fu incaricata una Commissione composta del presidente del personale organizzato e di un rappresentante della Camera del lavoro di recarsi dal direttore medesimo per informarlo dell'avvenuto ed esporgli le doglianze delle operaie. Il direttore si rifiutò di riceverli, dichiarando che non aveva tempo da mettere a disposizione dei componenti la Commissione; con che ha mostrato, a mio giudizio, di rendersi solidale con i suoi dipendenti per quanto avevano fatto in danno della libera espressione del pensiero e della volontà delle operaie.

Debbo ancora richiamare l'attenzione dell'onorevole sotto-segretario di Stato sopra la parzialità che si usa nella Manifattura di Modena per quanto riflette la introduzione di giornali e di stampe nella Manifattura medesima. Mentre è severamente proibito di far circolare il giornale *l'Unione*, che è l'organo del personale organizzato, di quello, dirò così, che non ha carattere ortodosso, è permessa invece la circolazione, e si distribuisce persino dai capi operai, il giornale *il Tabacco*, che è l'organo degli operai (non voglio dire la vera parola che mi viene sulle labbra) degli operai più docili, degli operai addomesticati.

Ella, onorevole sotto-segretario di Stato, comprende benissimo quanto ciò sia demoralizzante per quella disciplina che dovrebbe stare a cuore dei dirigenti la Manifattura. Per lo meno questa parzialità deve recare una scossa a quel sentimento di rispetto che tutti i dipendenti debbono avere verso i loro superiori, e parmi quindi sia dovere del ministro quello di richiamare i responsabili degli scontri da me denunciati ad un contegno più equanime, più sereno e più leale verso i propri dipendenti e più rispettoso della stessa dignità dell'ufficio occupato. (*Commenti*).

Presidente. Verrebbe ora la interrogazione dell'onorevole Alessio...

Ronchetti, sotto-segretario di Stato per l'interno. Siamo d'accordo con l'interrogante per rimandarla a domani.

Presidente. Sta bene; allora passeremo alla interrogazione dell'onorevole Falconi Gaetano al ministro del tesoro « per conoscere se tenuto conto: 1° del parere in data 12 agosto 1899, del Consiglio di Stato, interpretativo dell'articolo 2 del Regio Decreto 25 dicembre 1887; 2° delle conclusioni testè adottate dalla Commissione Reale per le ferrovie complementari, intende di ritardare ancora la concessione del sussidio chilometrico richiesto dalla provincia di Ascoli-Piceno, per la costruzione della ferrovia Adriatico-Fermo-Amandola. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per il tesoro.

De Nobili, sotto-segretario di Stato per il tesoro. L'onorevole Falconi Gaetano sa che lo studio delle ferrovie complementari, fra le quali è compresa l'Adriatico-Fermo-Amandola, è deferito ad una Commissione Reale che è presso ad ultimare i suoi lavori. Evidentemente il ministro del tesoro in ordine a quelle ferrovie non può prendere alcuna decisione senza prima conoscere i risultati precisi degli studi di quella Commissione Reale e le proposte che essa potrà fare.

Posso però assicurare l'onorevole Falconi che non appena quei risultati e quelle proposte saranno dal ministro del tesoro conosciuti, si prenderà una decisione che mi auguro possa essere nel senso dall'onorevole interrogante desiderato.

Presidente. L'onorevole Falconi ha facoltà di dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

Falconi Gaetano. Se io avessi fede nell'avvenire, potrei dichiararmi mediocrementemente soddisfatto della risposta dell'onorevole sotto-segretario di Stato del tesoro, per il quale io sento la massima deferenza e la massima stima.

Ma purtroppo il miraggio di una pronta e lieta soluzione del vasto problema che si connette alla costruzione delle ferrovie complementari non mi seduce più, dappoichè io credo che trascorreranno molti e molti anni prima che a noi sia concesso di poter costruire tante ferrovie. E frattanto quello che si può riassumere oggi intorno a tale avvenimento è questo: impreveduto tutto e tutto imprevedibile. Egli è per questo che io non posso non rammaricarmi profondamente pensando che, se a suo tempo il mi-