

A Santa sul Caterina Jonio (osservi onorevole Finzi) in seguito alla violenza del prefetto, andò a votare solo il 20 per cento del corpo elettorale, e molti dei combattenti non socialisti, in segno di protesta, si astennero dalla battaglia elettorale.

Questo per quanto mi riguarda; potrei ripetere per il resto, quanto dissi nelle altre interrogazioni, ma non ripeto perchè ormai la politica, sin qui seguita dal Governo nel Mezzogiorno, è stata sconfessata dallo stesso Governo, e l'onorevole Mussolini accenna ancora a sconfessarla solennemente con nuove sue decisioni.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Sardelli, ai ministri dei lavori pubblici, e del lavoro e della previdenza sociale, « per sapere: se avendo la federazione nazionale dei pubblici servizi automobilistici presentato al Governo un memoriale col quale chiede fra l'altro:

1°) che si addivenga in base alle disposizioni vigenti all'ampliamento di sussidi e relativa percentuale concessi alla Commissione speciale fino al massimo limite consentito;

2°) che quale forma veramente efficace (e occorrendo anche con nuovi provvedimenti legislativi) s'impedisca l'abuso di trasporti di viaggiatori con proprietari di autocarri, liberi di tasso di assicurazioni, di servizi postali e di altre responsabilità esercenti a danno dei regolari concessionari di tratti nelle stagioni e nelle giornate migliori;

3°) che nella crisi attuale dell'industria e dei traffici sia consentita in ogni caso in base al Regio decreto n. 20 la riduzione del programma di esercizio a una sola coppia di corse giornaliere con facoltà di sopprimere i servizi domenicali;

4°) che in previsione di un inasprimento forse mai raggiunto del prezzo dei carburanti, si rimetta in vigore il decreto 5 gennaio 1921 che concede il rimborso parziale del prezzo della benzina, salvo ad aggiornare il prezzo limite oltre il quale sorge il diritto di rimborso; e se nella eventualità della accoglienza del memoriale industriale od anche in occasione di quel qualsiasi provvedimento che il Governo fosse per prendere al riguardo, non ritenga contemporaneamente doveroso assicurare al personale dei servizi pubblici automobilistici un trattamento adeguato dal punto di vista giuridico, economico e morale. E più precisamente per sapere se non sia doveroso dare al sopradetto personale delle garanzie in ordine ai

minimi di paga, all'iscrizione della Cassa nazionale per le assicurazioni ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

SARDI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. In merito alla prima parte dell'interrogazione dell'onorevole Sardelli, cioè circa l'eventualità dell'accoglimento del memoriale della Federazione Nazionale per i servizi automobilistici, posso dichiarare che nessun provvedimento definitivo è stato ancora preso dal Ministero, ma in ogni modo si può escludere che, date le condizioni dell'erario, lo Stato possa assumere maggiori oneri finanziari.

In merito alla seconda parte dell'interrogazione dell'onorevole Sardelli, credo di poter comprendere che l'interrogazione stessa è evidentemente diretta a ottenere, sebbene con espressione larvata, l'estensione al personale dei servizi pubblici automobilistici delle disposizioni dell'equo trattamento.

La questione ha un precedente, e cioè, nel marzo 1921 i rappresentanti delle categorie automobilisti e il Comitato centrale del Sindacato dei trasporti privati fecero analoga richiesta, limitandosi però a domandare soltanto l'estensione a quelle categorie delle norme di carattere giuridico e disciplinare. Ora invece si chiederebbe ancora l'estensione delle norme economiche.

La richiesta allora fu respinta, perchè tra i servizi ferroviari e tranviari ai quali fu applicato l'equo trattamento, e i servizi automobilistici non esiste analogia. Esiste un'analogia soltanto apparente, perchè sono entrambi mezzi di trasporto, così come un'analogia potrebbe anche esserci coi mezzi di trasporto aerei; ma questa non è una analogia sostanziale, perchè c'è anzi una diversità profonda nelle discipline che regolano i due tipi di concessioni.

La diversità delle discipline consiste in questi punti fondamentali: le ferrovie e le tramvie sono delle aziende molto complesse e richiedono sempre un rilevante numero di agenti, mentre invece i servizi automobilistici richiedono un numero di agenti molto limitato. Inoltre le tramvie e le ferrovie richiedono degli specialisti dei servizi stessi, agenti, macchinisti, fuochisti, deviatori, agganciatori, ecc., mentre invece tale specializzazione presso i servizi automobilistici non esiste.

Tale specializzazione rende difficile agli agenti, in caso di licenziamento, di trovare un altro posto in un'azienda uguale.