

XLIII.

TORNATA DI MARTEDÌ 7 FEBBRAIO 1888

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Restituzione di atti relativi al collegio II di Lecce. — Il deputato Marcova presenta la relazione sul disegno di legge per concessione della naturalità italiana al signor Ernesto Nathan. — Il deputato Maffi interpella il ministro dei lavori pubblici intorno alla legale applicazione dei regolamenti e degli organici del personale ferroviario avendo la quistione formato oggetto di pratiche d'ufficio rimaste insolute. — Il ministro della pubblica istruzione presenta un disegno di legge per l'ordinamento dell'istruzione secondaria classica, e ne chiede l'urgenza. — Il ministro della guerra presenta un disegno di legge per modificazioni alla tabella degli ufficiali del corpo contabile militare, e chiede che ne sia deferito l'esame alla Commissione generale del bilancio. — Il deputato Demaria interpella il ministro dei lavori pubblici intorno al regolamento degli impiegati ferroviari — Risposta del ministro dei lavori pubblici — Osservazioni del deputato Maffi. — Il presidente comunica una interrogazione del deputato Andolfato — Il deputato Sani Severino interroga il ministro dei lavori pubblici sugli studii fatti relativi alla domanda delle deputazioni provinciali di Ferrara, Rovigo, Mantova per l'esonero di concorso nelle spese idrauliche di 2^a categoria per l'arginatura del fiume Po — Risposta del ministro dei lavori pubblici. — Il deputato Lucca interpella il ministro di agricoltura e commercio sui risultati dell'applicazione del regio decreto che regola la temporanea importazione del riso in lolla — Risposta del ministro di agricoltura e commercio. — Il ministro di agricoltura e commercio presenta un disegno di legge per prevenire e combattere le adulterazioni e sofisticazioni del vino. — È data lettura di una proposta di legge del deputato Morini ed altri.*

La seduta comincia alle 2. 30 pomeridiane.

Adamoli, segretario, legge il processo verbale della seduta di ieri, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di una

Petizione.

4085. L. Gouin, ed altri otto ingegneri di miniere in Sardegna, presentano nuove considerazioni per domandare che siano respinti gli articoli 26 e 27 del disegno di legge intorno alle miniere.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Rizzardi, di giorni 25; Cambray-Digny, di 3.

(Sono conceduti).

Atti della elezione del II collegio di Lecce.

Presidente. L'onorevole guardasigilli scrive:

“ Roma, addì 6 febbraio 1888.

“ In relazione al mio dispaccio del 29 gennaio 1887, di n. 672, fo noto a V. E. che il

procedimento concernente i brogli commessi nell'elezione politica seguita il 1886 nel secondo collegio di Lecce fu definito dalla Sezione di accusa della Corte di appello in Trani colla declaratoria, di cui le trasmetto una copia; in forza della quale declaratoria gli imputati dei detti brogli elettorali furono ammessi a godere dell'amnistia concessa col regio decreto del 5 giugno 1887.

“ Restituisco quindi a V. E. gli atti parlamentari da V. E. comunicatimi col dispaccio 19 dicembre 1886, di n. 685.

“ Il ministro
“ Zanardelli. „

Presentazione di una relazione.

Presidente. Invito l'onorevole Marcora a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Marcora. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per concessione della naturalità italiana al signor Ernesto Nathan.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

Svolgimento di interrogazioni e di interpellanze.

Presidente. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di varie interpellanze.

La prima è quella del deputato Maffi, che è la seguente:

“ Il sottoscritto desidera interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno alla legale applicazione dei regolamenti e degli organici del personale ferroviario, avendo la questione formato oggetto di pratiche d'ufficio rimaste insolute. „

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

Maffi. Dalla franchezza dell'onorevole Saracco spero mi sarà resa questa giustizia, che, cioè, per conoscere quale soluzione il Governo volesse dare al quesito che da oltre un anno io qui gli sottoponevo intorno all'applicazione dei regolamenti e degli organici del personale ferroviario, ho attraversato tutti gli stadii, ho percorse tutte le vie, ho tentato tutti i mezzi che poteva escogitare la mente del più docile deputato.

La Camera ricorderà che fin dal 20 dicembre 1886, a nome de' miei colleghi dell'estrema sinistra, ho interpellato il Governo per sapere se fosse vero che col 1° gennaio 1887 dovevano es-

sere applicati dall'Amministrazione ferroviarie, ne' riguardi del personale da esse dipendente, regolamenti che io qualificavo “ codici da Sant'Uffizio „ e le cui anomalie aveva rilevato alla Camera prima di me un altro interpellante, il collega Demaria. Il Governo, per bocca dell'onorevole Genala, mi rispondeva testualmente che, se le amministrazioni ferroviarie avevano pubblicato un regolamento, questo non poteva avere alcun effetto legale; e per conseguenza dovevano continuare a vigere le vecchie disposizioni, e che *nessuna* (testuali parole dell'onorevole Genala) *nessuna innovazione si sarebbe potuta introdurre nei regolamenti senza la esplicita approvazione del Governo.*

È naturale che a queste dichiarazioni io dovessi tenermi soddisfatto, e perciò quella mia interpellanza si ritenne esaurita. Però, diffidente per natura, mi riserbavo allora la facoltà di risollevarla la questione in sede di bilancio, qualora le assicurazioni del Governo non corrispondessero ai fatti. E pur troppo fui facile profeta: i fatti smentirono le dichiarazioni del Governo; inquantochè i regolamenti nuovi, se non ebbero nessun effetto *legale*, come dichiarava il ministro, ebbero però il loro effetto *reale*, perchè furono applicati, senza il controllo ed il visto del Governo, non ostante le dichiarazioni del ministro, e sebbene vi si opponessero le disposizioni dell'articolo 103 del capitolato annesso alle Convenzioni.

In questo lasso di tempo il paese fu preoccupato da un fatto doloroso: Dogali! Sarebbe stato da parte mia un atto inopportuno, mentre il Parlamento era assorto da una questione così grave, il portare qui in quel momento la questione del personale ferroviario.

Dopo Dogali avemmo la crisi; al Governo dell'onorevole Depretis, che aveva dato al paese le Convenzioni ferroviarie, successe il Governo dell'onorevole Crispi; entrarono nel nuovo Gabinetto due uomini i quali dai loro banchi di deputato avevano e col voto e con la parola stigmatizzato il disastroso contratto: ma le Convenzioni erano legge e per conseguenza dovevansi subire.

Però l'entrata degli onorevoli Crispi e Zanardelli nel Gabinetto rinnovellato, fecero nascere in me per un momento l'illusione che questi due uomini portassero nel Governo la necessaria energia perchè almeno la legge fosse rispettata; ma così non fu, o signori; la musica suonò sempre il medesimo ritmo.

All'onorevole Genala successe l'onorevole Saracco. Io non potevo, per la parte avuta in questa questione ed anche per la responsabilità che avevo

assunta in faccia ai miei colleghi i quali avevano firmato con me l'interpellanza del 20 dicembre, io non potevo abbandonare questa questione. Ma d'altra parte, non volendo sopraffare l'onorevole Saracco, giunto appena allora al Ministero, con una nuova interpellanza che esigeva per essere trattata un lungo esame di confronto fra le varie disposizioni regolamentari, preferii rivolgermi personalmente al nuovo ministro per trattare la questione in via di ufficio.

Qui apro una parentesi, perchè se per avventura qualche collega ritenesse indelicately la mia di portare quà dentro la esposizione di pratiche d'ufficio, io dichiaro che la lealtà dell'onorevole Saracco stesso mi vi autorizza, e più che autorizzarmi, me ne fa un dovere: il 23 maggio dell'anno scorso, l'onorevole ministro, rispondendo ad osservazioni dell'onorevole Lazzaro, che sul bilancio dei lavori pubblici lo interpellava appunto su questo stesso argomento, mi faceva l'onore di accennare pubblicamente a queste pratiche, dimostrandochè l'onorevole interpellante non insisteva.

Mi pare quindi d'avere il dovere, di fronte all'onorevole Lazzaro e agli altri che di tali pratiche potevano aspettarsi qualche risultato, di pubblicamente dichiarare che esse pur troppo non sortirono l'effetto desiderato.

I nuovi regolamenti (o ordini di servizio, come si vogliono chiamare) del personale ferroviario sono stati applicati peggiorandone grandemente le condizioni, contrariamente alle intenzioni della Camera e alle disposizioni del capitolato e ledendo quei diritti che il capitolato voleva fossero rispettati. Ora, non si può sfuggire il seguente dilemma: o il ministro è venuto meno ai suoi doveri, non esercitando il sindacato che il capitolato prescrive, o le amministrazioni ferroviarie si sono rese colpevoli della più evidente illegalità, applicando queste nuove norme disciplinari al personale, senza le garanzie volute dal capitolato.

Questa la tesi, questo il dilemma. Restava da parte mia di provare all'onorevole Saracco come e su quali punti le nuove discipline non fossero ossequenti agli obblighi determinati nel capitolato, come e su quali punti fossero lesi dei diritti che il capitolato voleva fossero rispettati.

In due colloqui avuti coll'onorevole Saracco, cercai, coi confronti fra le vecchie e le nuove disposizioni, di fargli rilevare tutti i danni che emergevano dall'applicazione di quest'ultime.

L'onorevole Saracco, mostrandomisi desideroso di fare giustizia, di approfondire tutte le questioni che io sottoponeva al suo esame, m'invi-

tava a stendere un rapporto intorno ai punti che verbalmente aveva sottoposti alla sua attenzione ed a presentare questo rapporto all'ispettore Di-Lenna onde servisse poi di norma a questo funzionario nel prendere gli opportuni provvedimenti. Osservo però che, se il mio interessamento a riguardo delle peggiorate condizioni del personale risolveva, o almeno tendeva a risolvere, una parte della questione, l'accennato peggioramento, lasciava però insoluta l'altra parte altrettanto importante, quella cioè che le amministrazioni avevano agito illegalmente sostituendo ai vecchi i nuovi regolamenti senza il visto del Governo, come prescrive il capitolato. Ma malgrado ciò e malgrado anche la questione di illegalità, della quale la Camera avrebbe il dovere di occuparsi, i miei sforzi non mi sembravano inutili; perciò mi acconciai volentieri a compilare il rapporto che l'onorevole ministro aveva desiderato e lo presentai all'ispettorato governativo.

Per la intelligenza della mia interpellanza e per dimostrare che i nuovi regolamenti hanno grandemente peggiorato la condizione del personale ferroviario, ledendone i diritti acquisiti, è mestieri che la Camera conosca quel rapporto; ma siccome io non voglio tediare i miei colleghi dandone lettura, così prego l'onorevole presidente di permettermi di unirlo a questa interpellanza. (*Segni di assentimento del presidente — Vedi l'allegato in fine del resoconto di questa tornata*).

L'ispettore Di-Lenna, accusandomi ricevuta di questo rapporto di confronto, nel mese di giugno, mi prometteva che avrebbe studiato ed esaminato la questione con la massima sollecitudine.

Ma, o signori, lo studio, l'esame e la massima sollecitudine dell'ispettorato delle ferrovie dopo quattro mesi e più non avevano dato alcun risultato. In ottobre, ignorando i provvedimenti escogitati dagli studii dell'ispettorato, reclamai una risposta dal signor ispettore in termini piuttosto risentiti. E l'egregio funzionario rispose che avrebbe studiato e provveduto con la massima sollecitudine.

Nel mese di novembre, ossia scorsi quasi altri due mesi, visto che la massima sollecitudine non approdava a nulla, presentai l'odierna interpellanza. E qui, o signori, viene la parte che non saprei se qualificare più singolare, o più amena di questa serie delle mie pratiche pazienti.

Due giorni dopo la presentazione della mia interpellanza, ricevo dall'onorevole ministro dei lavori pubblici un fascicolo, con preghiera di restituzione. Io supponeva fossero le risposte ca-

tegoriche a tutte le obiezioni del mio rapporto e esclamai con soddisfazione: finalmente ecco il risultato della sollecitudine dell'ispettorato!

Ma, o signori, mi era preparata una nuova e più grave delusione: a quel fascicolo il Ministero era estraneo, come non ci avevano a che fare gli studi e la massima sollecitudine dell'ispettorato ferroviario.

Il Governo, ad un deputato che reclama l'adempimento degli obblighi degli esercenti ferroviari, invece di rispondere lui stesso per provare all'interrogante che ha torto o ragione, fa rispondere dagli esercenti stessi, poichè, o signori, quel fascicolo conteneva appunto (così il titolo) la: Risposta delle Amministrazioni delle reti Mediterranea ed Adriatica alle osservazioni del deputato Maffi.

Io non ho, nè posso, nè devo avere alcun rapporto colle amministrazioni ferroviarie: mi sono diretto al Ministero e all'ispettorato, e da essi soltanto dovea avere una risposta.

Faccio pertanto rilevare quali sieno le strane funzioni esercitate in queste pratiche dall'ispettorato ferroviario.

Se la spesa che codesto ufficio costa al paese non è modesta, mi pare che sieno molto modeste le sue funzioni se si limita, in sei o sette mesi, dopo promesse reiterate di esame, di studio e di provvedimenti, a trasmettere un rapporto diretto al Governo, alle amministrazioni ferroviarie, a ricevere da esse la risposta ed a trasmetterla all'autore del rapporto, senza prendersi neppure la briga di copiarla: ho dovuto prendermi io questo disturbo. Dunque le funzioni dell'ispettorato in tutte le esposte pratiche si riducono nè più nè meno che a quelle che può esercitare un semplice fattorino. (*Si ride*).

L'onorevole Saracco, nel consegnarmi le risposte non sue si assumeva una grave responsabilità perchè, secondo me, convertiva un documento di un'amministrazione privata in documento governativo, facendo quindi proprio quanto in esso si affermava.

Or bene, onorevole Saracco, io la prego di non assumere la paternità di quel documento perchè mi dorrebbe di doverle opporre qualche smentita.

E giacchè il Governo in un anno non è riuscito a trovare una soluzione al quesito che io gli poneva, nè a sapere se o no fossero applicati i nuovi regolamenti ed organici; o se, pur sapendo che furono applicati, ignora se alcun diritto sia stato leso, se la condizione del personale sia stata peggiorata, e non ha fatto altro che tramettermi le risposte dell'amministrazione compi-

late *ad usum delphini*; così mi permetterà la Camera, io lo spero, che di questo documento, del quale si è assunta una parte di responsabilità il ministro, io faccia qui un breve esame: alla cortesia dei colleghi chiedo un quarto d'ora ancora di attenzione!

Si tratta di opporre alle affermazioni interessate degli speculatori, tendenti a trarre in errore anche il Governo, la verità che risulta dalla evidenza dei fatti.

Non dubito quindi che la Camera mi accorderà questo quarto d'ora di attenzione, se non altro in omaggio all'esercito numeroso dei 70,000 impiegati, ed un pochino anche per la fatica dell'interpellante il quale ha dovuto fare un lavoro non indifferente per raccogliere gli elementi atti a provare il vero stato delle cose.

I dati che andrò esponendo non saranno completi, perchè raccolti qua e là, coi mezzi di cui io potevo disporre.

Ma se le informazioni da me accumulate non possono essere complete, basteranno, spero, a caratterizzare tutto il sistema.

Il mio rapporto di confronto incominciava col dimostrare la riduzione negli assegni di percorrenza al personale viaggiante. Ora la Mediterranea afferma di avere esteso a tutto il personale le norme del regolamento antico, e questo sarà. Ma allora la Mediterranea dovrebbe dichiararlo nel suo regolamento; poichè, se nel suo regolamento sono consacrati più di 50 o 60 articoli per le disposizioni punitive e disciplinari, mi pare che avrebbe potuto spenderne qualcuno, per determinare quali sono i diritti, che corrispondono ai doveri che si impongono.

L'Adriatica poi, dal cui ordine di servizio n. 62 desunsi le mie osservazioni, pretende di dimostrare il contrario di ciò che affermo; ma non riuscirà mai a smentire ciò che è concretato nei suoi documenti. Tutti gli impiegati dell'ex-Alta Italia, e sono i più numerosi, passati alla sua dipendenza, sono stati grandemente danneggiati.

Le cifre contenute nel suo ordine di servizio n. 62 lo confermano; e se non basta citerò anche alcuni esempi concreti, che l'onorevole ministro potrà poi verificare.

Dall'ufficio di trazione in Venezia, al personale di macchina, reclamante per le diminuzioni negli assegni di percorrenza e pernottazione, fu risposto che l'assegno stabilito all'ex Alta Italia in lire 2,80 era stato ridotto a lire 2, e quello dei fuochisti di lire 2 veniva ridotto a lire 1,50, senza tener conto che coi nuovi regolamenti occorre un maggior nu-

mero d'ore, per conseguire l'assegno di pernottazione. Quello di percorrenza è stato diminuito della metà, e infatti l'ex Alta-Italia per mille chilometri pagava lire 6; l'*Adriatica*, per la stessa percorrenza, ne paga soltanto 3.

Quindi il macchinista soffre diminuzione nello stipendio e nella pernottazione, il fuochista invece nella pernottazione e nella percorrenza.

Per ciò che riguarda i congedi, la *Mediterranea* nelle risposte sue viene ad affermare la diminuzione dei giorni, lamentata nel mio rapporto.

E difatti gli articoli del regolamento del 1871 parlano invariabilmente di 10 giorni di congedo retribuiti, mentre ora la concessione è subordinata agli anni di servizio.

L'*Adriatica* poi, con poca prudenza, risponde che non è vero che agli agenti di fatica si accordi *sempre* (noti bene la Camera la bellezza di quel *sempre*), il congedo senza corresponsione di paga.

L'ordine di servizio numero 66, all'articolo primo, dice: " i congedi agli agenti di fatica saranno accordati, soltanto quando lo permettano le esigenze del servizio, e senza corresponsione di paga. "

Dunque l'*Adriatica* nelle risposte al mio rapporto vuol negare ciò che afferma ne' suoi ordini di servizio.

Se ciò non basta a provare la esattezza delle mie obiezioni, voglio segnalare un altro confronto: l'ordine di servizio dell'ex Alta Italia del 1883, concedeva l'intero stipendio e pel periodo di tre mesi agli agenti, chiamati per servizio militare.

Invece l'ordine di servizio, numero 37, non solo toglie agli agenti che prestano il servizio militare, questa corresponsione, ma toglie loro eziandio la sicurezza, al loro ritorno, di trovare il posto. Ed io, onorevole ministro, so di molti giovani, ritornati dall'aver adempiuto il loro dovere nell'esercito, i quali non furono reintegrati nell'impiego.

Tornando alla questione dei congedi, posso anche assicurare che l'*Adriatica* non ha neppure concessa la paga dei giorni di congedo a quegli impiegati (e non immeritevoli) che avevano oltrepassato i 10 anni di servizio prescritti dai nuovi regolamenti. E se l'onorevole ministro volesse persuadersene, consulti i fogli di paga autentici del 1887, presso la direzione dei lavori in Ancona.

Quanto alle indennità di trasferta, che rappresentano pure un cospicuo non indifferente per gli agenti delle ferrovie, nel mio rapporto è detto che l'articolo 40 vigente prima delle convenzioni determinava le categorie e la retribuzione per le in-

dennità di trasferta. Ora invece la *Mediterranea* all'articolo 28 del nuovo regolamento non dispone che siffatte indennità si retribuiscano a norma delle disposizioni già in vigore, ma dice: " Si retribuiranno nella misura che verrà determinata. " Il che vuol dire: si retribuiranno nella misura che a noi parrà. L'*Adriatica* poi sostiene che " dal cambiamento avvenuto nella classificazione delle trasferte alcune categorie ne furono avvantaggiate. " Ma guardate quanta generosità!

Però è vero; alcune categorie ne furono avvantaggiate, e sono le categorie degli alti funzionari. Infatti dall'ordine di servizio numero 63 risulta che ne furono avvantaggiati gli ispettori principali, gli ingegneri capi-sezione, i capodivisione; ma questo vantaggio degli alti funzionari, già bene retribuiti, si verifica tutto a danno delle categorie inferiori.

Sono beneficii dei ben pagati che si fanno scontare ai poveri diavoli delle ultime classi, e cioè ai commessi, ai portieri, ai manuali, deviatori, guardiani, accenditori, pulitori, ecc., la cui diaria, già misera, da lire 1.50 è stata ridotta a una lira. E se l'ispettorato avesse voluto appurare questi fatti, avrebbe risparmiato a me la noia di citarli.

In riguardo poi ai contabili, quelli dell'Alta Italia passati all'*Adriatica* avevano lire 3 per mezza trasferta, lire 6 per una trasferta intera, più lire due per la pernottazione. Queste competenze furono ridotte a lire due e a lire quattro.

E qui viene una questione della quale ho già dovuto interessare il Governo quando era ministro l'onorevole Genala; una questione grave, che produsse un vivo malumore fra il personale addetto alle macchine: parlo dell'economia sull'olio e sul combustibile. Fra le prove del peggioramento verificatosi nelle condizioni del personale addetto alle macchine, segnalai nel mio rapporto che le competenze di economia erano ridotte quasi della metà. Le Società rispondono invece che non solo furono rispettate, ma che furono (così afferma la *Mediterranea*) anzi aumentate. Per provare quanto sia arrischiata questa affermazione, in luogo di contrapporre le mie *correzioni*, risponderò con alcuni fatti che sono noti alla stessa amministrazione. Per esempio, nel mese di ottobre del 1887 i macchinisti del deposito di *Savona*, esasperati da siffatta riduzione di competenze, telegrafarono al presidente della loro Società in questi termini:

" Da più mesi macchinisti di montagna percepiscono pochi risparmi. La media di questo mese non è che di lire 40. Il malcontento è generale. Non havvi più volontà al lavoro; preghiamo in-

terporsi presso l'amministrazione per evitare cose a tutti spiacevoli. Il presidente della Società, se ne è subito interessato, e gli alti funzionari della divisione di Torino che andarono sul luogo, verificarono la legittimità del malcontento.

Le amministrazioni sostengono che l'assegno del combustibile non è stato diminuito: in parte è vero perchè i prospetti ufficiali mostrerebbero infatti che la *Mediterranea* ha mantenuti gli assegni preesistenti; ma li avrebbe conservati applicando un mezzo ingegnoso che muta sostanzialmente le condizioni precedenti.

E questo espediente ingegnoso, o signori, consiste nel fluttuare di questi assegni a seconda dei depositi, con cui si fa sì che oggi si accontenta un deposito per far soffrire gli altri e viceversa, con alterna vicenda, di modo che si può affermare che l'assegno non è stato diminuito.

Anche ammesso ciò, sta però il fatto che il traino è accresciuto d'assai, forse non meno del terzo, poichè il materiale nuovo che si va mano sostituendo a quello fuori d'uso è d'un terzo più pesante, e d'una capacità assai superiore.

E non si dica che i mezzi di lubrificazione o riscaldamento siano progrediti di pari passo nella proporzione del carico trainato, perchè tale progresso non sussiste.

All'*Adriatica* poi, che afferma nulla essere stato innovato negli assegni di combustibile (ed è singolare quest'affermazione, quando ci sono documenti che affermano tutto il contrario), risponderò con alcuni fatti: a Udine, dall'agosto all'ottobre del 1887, fu ridotto l'assegno da chilogrammi 4,10 per ogni chilometro a chilogrammi 3,50, mentre la stagione fredda a cui s'andava incontro avrebbe dovuto consigliare un aumento, anzichè una diminuzione. La riduzione fu tale che i macchinisti di quel deposito, nei mesi scorsi di ottobre e novembre, non realizzarono nessun premio di economia, alcuni anzi andarono, perfino, in debito verso l'amministrazione.

Sotto l'Alta Italia (e queste cifre mi sembrano importanti) con un traino di 40,000 atti per 2200 chilometri si percepiva una media di lire 85; sotto l'*Adriatica* con un traino, invece, di 90,000 atti per 3500 chilometri, non si realizza che una media di lire 75; di modo che, si è raddoppiato il traino e la percorrenza, e diminuito di uno ottavo l'assegno.

A Verona abbiamo questa proporzione, desunta da prospetti ufficiali: media delle economie, prima delle Convenzioni, lire 44, dopo, lire 26. Da Bologna mi si segnalano pure diminuzioni, ma non

ho prospetti esatti, e passo oltre. Ad Ancona e depositi già appartenenti all'ex-Meridionali, per quanto trattisi di personale già dipendente dalla stessa amministrazione, i macchinisti ed i fuochisti hanno un danno di 30 lire mensili, in media, pei premi di economia.

A provare poi, con documenti, le riduzioni, ufficialmente stabilite dall'*Adriatica*, potrei presentare all'onorevole ministro due copie di circolare dell'ingegnere capo-trazione del deposito di Ancona, in data la prima del 9 luglio, e l'altra del 9 agosto del 1887. E notisi ancora questo fatto grave e, diciamo la parola, poco onesto: l'ultima di queste circolari stabilisce negli assegni una azione retroattiva; di modo che si diminuiscono le competenze anche pei servizi prestati antecedentemente alla emanazione di essa. Evidentemente, nel linguaggio degli esercenti le ferrovie, questo si chiamerà fare il proprio interesse!

A Foggia, con l'adozione delle nuove macchine a tipo *libertas* che hanno il *carrello a sterzo*, lo assegno fu ridotto in modo che ne risulta una perdita mensile di lire 28 pei macchinisti, di lire 14, pei fuochisti. A Roma si sono per la stessa questione presentati reclami al Ministero, perchè sotto la cessata amministrazione il combustibile risparmiato si computava in lire 10 per ogni tonnellata, mentre ora si paga soltanto lire 5.

Un'altra piccola economia, fatta dalla amministrazione, è quella sulle indennità di cancelleria.

Gli agenti che dipendevano dalla ex-Alta Italia godevano di questa competenza; quelli passati sotto l'*Adriatica* la ebbero soppressa.

Quanto all'orario d'ufficio e ai servizi straordinari, le mie osservazioni si riferivano soltanto all'*Adriatica*, la quale risponde che nulla è mutato. L'*Adriatica* ha ragione: poichè il suo orario di servizio, prima e dopo le convenzioni, fu ed è di otto ore; ma gli impiegati dell'ex-Alta Italia, che avevano un orario di sette ore soltanto, passati all'*Adriatica*, ebbero l'aumento giornaliero di un'ora di servizio, e quindi una retribuzione in meno pei lavori straordinari, fatti in più dell'usato.

Le tenerezze, poi, della *Adriatica* sono sempre rivolte al basso personale; è sempre sui miseri che si fanno le economie; citerò l'esempio delle guardie eccentriche.

I premi di buon servizio delle guardie eccentriche, da una disposizione dell'ex-Alta Italia del 1872 erano determinati così: lire 15 mensili (prima categoria); lire 10 (seconda categoria); lire 5 (terza categoria).

Ora l'ordine di servizio generale, n. 78, della

rete *Adriatica*, riduce queste competenze da lire 15 a lire 8, da lire 10 a 4, da lire 5 a 2.

E ora vengo a un'altra infrazione dei patti stabiliti dal capitolato, accennando al trattamento fatto al personale straordinario addetto alle costruzioni.

Ognuno sa che gli articoli 31 ed 82 del capitolato facevano obbligo ai concessionarii di assumere questo personale che era alla dipendenza dello Stato. Ora invece l'amministrazione se ne sbarazza allegramente, sostituendovi chi più le pare e piace.

Sulla questione della tassa di ricchezza mobile, di cui parlava pure il mio rapporto, non mi soffermerò, poichè l'onorevole collega Demaria ha rivolto un'apposita interpellanza all'onorevole ministro delle finanze. E nemmeno parlai lungamente della questione grossa degli aumenti di stipendio, di cui pure tratterà specialmente l'onorevole Demaria con altra sua interpellanza.

So che le amministrazioni (e questo è un fatto su cui ho nulla ad eccepire) hanno fornito gli elementi necessari all'onorevole ministro, affinché nelle sue risposte possa produrre una certa impressione citando le cifre degli aumenti testè avvenuti. Se sarà il caso dimostrerò in qual guisa tali cifre siano state composte. Intanto però, senza invadere il campo dell'altro interpellante, ho il diritto, per lo meno, di rispondere alle obiezioni che in proposito mi fanno le Società esercenti.

La *Mediterranea* risponde che per l'aumento degli stipendi ha adottata la graduatoria più vantaggiosa in uso presso le cessate amministrazioni, e che per le assenze dal servizio si corrisponde una paga da determinarsi, mentre le cessate amministrazioni trattavano tali assenze in via disciplinare.

La *Mediterranea* ha perfettamente ragione; e questa sua dichiarazione è un implicito rimprovero alla Società *Adriatica*. Ma passiamo oltre e veniamo alle cifre.

Nel mio rapporto affermo che, secondo i nuovi ordinamenti, vi era un grave peggioramento. E difatti gli aumenti di stipendi presso la *Mediterranea*, dal 1° gennaio 1886 al 1° luglio 1887, non solamente per consuetudine non mai interrotta per 20 anni, per cui gli impiegati credevano di aver conseguito anche una specie di diritto a questi normali aumenti, ma anche per le proposte del 1° gennaio 1865 che sono consegnate negli archivi dell'ex Alta Italia, dovevano essere quattro e per la somma di 2,400,000 lire, mentre invece non se ne verificarono che due e per la somma di 1,700,000 lire.

Non occorrono commenti per affermare che il personale, da questo cambiamento ebbe un danno enorme.

Ma la risposta dell'*Adriatica*, se non è migliore, è più franca e taglia addirittura la testa al toro; in essa è scritto che le Convenzioni non attribuiscono al personale alcun diritto agli aumenti futuri. Perdio, questo si chiama parlar chiaro! E vada a farsi benedire l'onorevole ministro Genala il quale durante la discussione delle Convenzioni, pur di non vederle pericolare e di farle approvare, dichiarava ripetutamente e solennemente alla Camera che nessun diritto del personale ferroviario sarebbe stato leso! Domando io se fra i diritti del personale ferroviario non si debba ritenere implicito anche quello agli aumenti che normalmente determinavano la carriera d'ognuno prima delle Convenzioni.

La Società *Adriatica*, adunque, mentre riconosce al suo personale il diritto agli aumenti futuri, e sostiene che le Convenzioni non le impongono cotesto obbligo, riconosce però a sè stessa il diritto di diminuirne le competenze e di respingere gli oneri di cui le Convenzioni reclamavano e stabilivano la integrità.

Ripeto, e non mi stancherò mai di ripeterlo, che le diminuzioni ed economie dell'amministrazione vanno sempre a riversarsi sul basso personale. Per esempio, per gli operai dell'ex-Alta Italia che erano a paga giornaliera si praticava l'aumento mensile di lire 10; ora invece per il passaggio sotto l'*Adriatica*, questi aumenti sono ridotti a lire 5, quando pure si possono conseguire.

Per gli operai a cottimo poi è ancora peggio. Adesso, come prima, nelle officine ferroviarie si lavora a cottimo; ma oggi, che razza di cottimo! Nell'amministrazione dell'ex-Alta Italia i lavori a cottimo avevano una tariffa speciale. Ora, o signori, di tariffa non se ne parla più: gli operai devono lavorare alla cieca, perchè agl'insistenti reclami per conoscere una tariffa (e mi pare che chi lavora abbia diritto di conoscere il prezzo dell'opera sua), si risponde che, essendo stato cambiato il materiale, non vi sono elementi per stabilire una tariffa.

Vengo alla massa vestiario. I colleghi ricorderanno che l'articolo 35 del capitolato assegna alle Società esercenti gli stessi oneri per la massa vestiario delle cessate amministrazioni. Ebbene, anche per questa parte le Società non si preoccupano gran fatto dei patti del capitolato, e fanno ciò che loro torna più comodo e più utile.

Il quesito della massa vestiario, com'era posto

nel mio rapporto era incompleto. Mi lagnavo soltanto che gl'interessi sul fondo della massa vestiario non dovessero essere accumulati sul fondo stesso, invece d'andare a beneficio dell'amministrazione.

La *Mediterranea* risponde che le osservazioni del mio rapporto non la riguardano. Però, esaminata meglio in seguito la questione, ho dovuto avvedermi che i mutamenti e le economie introdotte dall'amministrazione a questo proposito, vengono a darle un lucro di circa 120 mila lire all'anno perchè ora le amministrazioni concorrono in una misura assai inferiore di quanto si praticava prima delle Convenzioni al fondo della massa vestiario. Dimodochè quest'economia rappresenta un danno che varia dalle 50 alle 90 lire secondo la qualifica dell'impiegato.

La Società *Adriatica*, poi, non ritiene di dovere accumulare sul fondo gl'interessi, perchè dice, che l'amministrazione deve rifarsi delle anticipazioni accordate agli agenti che non hanno completato il fondo. Intorno a questo, non starò a sottigliezzare. Parmi però che l'amministrazione non abbia ragione di esigere, come oggi esige, la trattenuta del tasso mensile anche da quegli agenti che hanno completato il fondo; e che faccia male a sopprimere, come sopprime, certe competenze; e citerò ad esempio il misero abbuono di quattro lire mensili che i poveri guardafreni dell'ex-Alta Italia godevano prima di passare alla sua dipendenza.

Da informazioni più recenti, e mi auguro che siano inesatte, mi consterebbe inoltre che si sta ventilando la proposta per sopprimere addirittura il fondo della massa vestiario. Sarebbe un altro dei tanti strappi già impunemente fatti alla legge.

Uno degli ultimi punti del mio rapporto concerne l'indennità di malaria, imperocchè anche le febbri malariche non sfuggirono alla riforma.

Le riduzioni segnalate per indennità di malaria (riferentesi alla sola *Adriatica*) vengono da essa giustificate così: non potendosi negare le riduzioni si afferma che la differenza si corrisponde a titolo di assegno personale. E sarà: ma lo spirito di speculazione ha escogitato un mezzo ingegnoso.

L'individuo che percepisce l'indennità di malaria, perde tutte le altre, come quella di caro viveri e caro pigione, dimodochè questa indennità, per chi la riceve, si risolve in una disgrazia.

Nel mio rapporto è segnalato perfino che la direzione dell'*Adriatica* ha soppressa la somministrazione dei medicinali nelle zone dove domina

la malaria, come il chinino ai febbricitanti. Non so se si possa andare più oltre!

Vengo ad un'altra questione, non tanto importante pel personale, quanto per la sicurezza dei passeggeri e la regolarità del servizio.

Nel mio rapporto facevo rilevare che agli esami del personale di macchine, dacchè furono approvate le Convenzioni, pochi hanno potuto accedere.

Ora l'*Adriatica* osserva che non le sembrano fondate le ragioni addotte in proposito. Brevissimi accenni proveranno invece che le mie ragioni sono fondatissime.

Ad Udine, a mo' d'esempio, in due anni e mezzo nessun fuochista fu ancora ammesso a prestare l'esame. E ciò che avviene colà pare si verifichi nella maggior parte dei depositi, poichè la *Adriatica* ha adottato l'espedito molto economico di adibire alle delicate funzioni e alla carriera di macchinista, poveri manuali a lire 1.80 al giorno. Pensate quale servizio di macchine si possa avere da un personale retribuito in tal guisa, e vedete se questo fatto non si colleghi alle irregolarità del servizio che tutto il paese deplora!

E finalmente eccomi all'ultima parte dei miei appunti: a quella che concerne il diritto di reclamo.

Nel mio rapporto sostengo che il diritto di reclamo, come ora si esplica, è del tutto illusorio; prima perchè deve passare attraverso la scala burocratica, dove talvolta la verità perde la strada o dove si trovano tali inciampi da consigliare il reclamante a tacere e a desistere. E poi illusorio anche per le forme che al reclamo sono prescritte nei famosi regolamenti; e per gli effetti sempre negativi e talvolta anche punitivi che spesso gli tengon dietro!

Nelle risposte delle amministrazioni mi si fa quasi invito di citare quali siano gli effetti punitivi che risultano dal diritto di reclamo.

Ora per accogliere questo invito non ho che l'imbarazzo della scelta.

A Bologna, malgrado si sia reclamato per la conoscenza di un organico, non v'è più agente che sappia quale sia la sua posizione, l'avvenire a cui va incontro, i doveri e i diritti suoi. Ad Ancona i fuochisti, considerando la qualità delle loro mansioni e le prestazioni non già ad ore determinate ma di giorno e di notte e sempre quando le ragioni del servizio lo richiedano, hanno più volte reclamato per essere messi a paga mensile, e ciò anche per godere del beneficio della cassa-pensione. Non ebbero alcuna risposta; anzi i fuochisti possono chiamarsi fortunati se non furono puniti.

Per ciò che concerne la *Mediterranea*, e per la

parte che si riferisce al legittimo desiderio del personale di conoscere un organico, pare che il direttore signor Massa non sia molto disposto a concederlo, perchè, dice lui, non è necessario. Non è necessario per l'amministrazione, si capisce!

So che il Governo ha fatto qualche istanza presso la *Mediterranea* per avere la conoscenza del nuovo organico; ma so altresì che questa ha presentato invece un elenco nominativo del personale colla sua posizione al 30 giugno 1885 e colle variazioni a tutto il 1° gennaio 1887. E siccome l'ispettorato (ed è questo l'unico atto di energia che abbia compiuto) di quest'elenco nominativo non si è creduto soddisfatto, la *Mediterranea* compilò, e mandò al Governo una tabella comparativa degli stipendi e delle qualifiche del personale della citata amministrazione. Ignoro se questa tabella comparativa dall'onorevole ministro sia considerata equivalente ad un organico.

Altro reclamo con effetto negativo l'abbiamo nelle ripetute istanze dei fuochisti che trovavansi provvisoriamente all'epoca del trapasso delle ferrovie, ma che erano nella imminenza di diventare stabili: dopo due anni e mezzo, ad onta dei loro reclami e malgrado si sieno diretti anche al Governo, sono nella medesima posizione precaria.

Ed ora citerò due esempi abbastanza eloquenti di reclami con effetto punitivo. Tutti gli impiegati residenti in Roma non hanno indennità d'alloggio, sebbene il caro eccessivo delle pigioni renda più che ragionevole un reclamo. Essi hanno presentato diverse istanze alla Direzione *trasporti*, la quale non se ne occupò; a forma dell'ordine di servizio n. 57 reclamarono alla Direzione generale; la risposta fu questa: un monito a tutti gli istanti, che corrisponde al ritardo di tre mesi nelle promozioni, ed una multa di lire 10 per ciascuno.

Della rete Sicula non ho potuto raccogliere elementi, ma da quanto ha qui riferito l'onorevole Pantano durante la discussione del bilancio dei lavori pubblici pare che le cose non procedano in modo diverso. Anzi dal fatto che vado ad esporre pare che i criteri inquisitoriali del regolamento vengano applicati nella rete Sicula con la massima rigidità. La Camera ebbe già sentore del caso che fu portato in quest'Aula dall'amico mio, l'onorevole Pantano di quell'egregio impiegato signore Luparelli, il quale per il solo fatto di aver letto dei giornali portanti articoli contro l'amministrazione " *con manifesta compiacenza in viso* " (Così dice la sentenza dell'amministrazione ferroviaria delle Sicule) fu condannato a cinque anni di so-

sensione negli aumenti e nelle promozioni. (*Commenti*).

Ma le persecuzioni di questo impiegato, padre di cinque figli, patriota esimio, e funzionario distintissimo non si limitarono all'accennata condanna. Alla colpa di aver manifestato *compiacenza in viso* alla lettura di giornali contrari all'amministrazione, ha aggiunto anche quella di non aver votato nelle elezioni politiche per il candidato caro ai reggitori di quella Società.

Di tutto ciò posso presentare incontestabili documenti all'onorevole ministro. Or bene, per tal fatto egli è perseguitato ferocemente, ed in questi ultimi giorni è stato colpito da un trasloco che è una vera proscrizione, essendogli stato perfino proibito di recarsi a salutare la moglie sua ammalata, ed i suoi poveri figli; fu traslocato immediatamente senza ascoltarlo, senza permettergli di giustificarsi, senza neppure concedergli il tempo di ritirare da un istituto di educazione i figli suoi, e di accudire a quelle urgenze che sono inevitabili in simili circostanze.

Mi riserbo insieme all'amico mio Pantano, di sottoporre all'esame dell'onorevole ministro i documenti di questo caso tristissimo, per vedere se non sia il caso di far intervenire il Governo con benefica influenza presso l'amministrazione, onde cessi la feroce persecuzione, che può rendere il Luparelli irresponsabile d'una catastrofe.

Di tutto ciò che sono andato esponendo fin qui, il Governo è ignaro?

L'ispettorato ferroviario, del quale l'articolo 94 del capitolato determina i doveri di alta e continua sorveglianza per l'esatta osservanza delle leggi e dei regolamenti, è impotente ad esercitare le sue funzioni, od è complice delle amministrazioni?

La conclusione della mia interpellanza dunque è questa:

Se l'ispettorato è impotente, se non funziona come dovrebbe funzionare, meglio varrebbe, mi susurra l'amico Majocchi che mi siede vicino, fare delle economie e sopprimerlo; oppure trasformarlo radicalmente, in modo che corrisponda un po' meglio allo scopo per cui fu istituito.

E per quanto riguarda l'applicazione legale dell'articolo 103, domando all'onorevole ministro: intende il Governo di far sì che i diritti e la condizione del personale ferroviario siano garantiti con regolamenti ed organici debitamente autentici dal suo *visto*, che l'articolo 103 prescrive? Intende egli di tutelare con quelle poche garanzie che gli concede la legge, i diritti acquisiti dal personale; o intende rinunciare a una prerogativa che gli compete?

E se si decidesse a daro, come dovrebbe, una risposta in questo senso, aspetterà, come aspettò finora due anni, che il termine della Convenzione spiri, prima di prendere una risoluzione qualsiasi?

In questo caso meglio varrebbe avere la franchezza di dichiarare alla Camera ed al paese, che voi, onorevole ministro, siete impotente ad esercitare, di fronte alla onnipotenza bancaria, le vostre prerogative e i vostri diritti; si renderebbe così il più segnalato servizio al personale ferroviario, perchè si finirebbe di illuderlo sopra una garanzia e un controllo, che nella legge avete determinato, ma che siete impotenti ad esercitare!

Chiudo questa mia interpellanza, con le parole pronunziate sabato dall'onorevole Luzzatti, le quali riflettono il mio pensiero e costituiscono la sintesi della mia interpellanza: "Noi non vogliamo fare la guerra (diceva l'onorevole Luzzatti, ed io ripeto con lui) noi non vogliamo fare la guerra alle grosse compagnie bancarie, ma vogliamo che anche le grosse compagnie bancarie rispettino la legge." (Bene! a sinistra).

Presentazione di due disegni di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della pubblica istruzione.

Coppino, ministro dell'istruzione pubblica. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge sul riordinamento dell'istruzione secondaria classica, già approvato dal Senato.

Prego la Camera di volerlo dichiarare d'urgenza.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro della pubblica istruzione della presentazione di questo disegno di legge che sarà stampato e distribuito; se non sorgono opposizioni questo disegno di legge sarà dichiarato urgente come ne ha fatto domanda l'onorevole ministro.

(L'urgenza è ammessa).

L'onorevole ministro della guerra ha facoltà di parlare.

Bertolè-Viale, ministro della guerra. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per modificazioni alla tabella decima, ufficiali del corpo contabile militare, annessa alla legge 14 luglio 1887, riordinamento del regio esercito, ed ai servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra.

Prego la Camera di voler deferire l'esame di questo disegno di legge alla Commissione generale del bilancio; e ne dirò brevemente la ragione.

Nella discussione dell'estate scorsa sul disegno di legge pel riordinamento dell'esercito, fu riconosciuta la necessità di accentrare presso l'amministrazione della guerra l'ufficio di matricola dell'esercito, ufficio che oggi si trova a Firenze unito a quello di revisione della contabilità dei corpi mentre questi due uffici dovrebbero essere separati.

Si è dunque proposto nel progetto di bilancio, in seguito alla buona accoglienza che ebbe quel concetto, di creare una divisione "matricola" presso il Ministero della guerra. Ma, per non aggravare la spesa, propongo in questo disegno di legge una riduzione del personale del corpo contabile militare, che, come ho detto, disimpegna oggi quell'ufficio a Firenze.

Siccome la Commissione generale del bilancio deve esaminare e, spero approvare, la creazione di questa nuova divisione, così essendo questo disegno di legge a questa strettamente collegato, prego la Camera di volerlo deferire alla stessa Commissione generale del bilancio.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro della guerra della presentazione di questo disegno di legge.

L'onorevole ministro chiede che l'esame di detto disegno sia deferito alla Commissione generale del bilancio. Se non sorgono opposizioni, questa proposta s'intenderà approvata.

(È approvata).

Svolgimento di una domanda d'interpellanza del deputato Demaria.

Presidente. Se mal non mi appongo, l'onorevole Demaria, a nome anche degli onorevoli Badini e Favale ha presentato una interpellanza, che si riferisce al medesimo argomento, ora svolto, nella sua interpellanza, dall'onorevole Maffi.

Sarebbe la seguente:

"I sottoscritti chiedono di interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno al regolamento degli impiegati ferroviari."

Onorevole ministro dei lavori pubblici, crede conveniente che l'onorevole Demaria svolga la sua interpellanza prima che Ella risponda all'onorevole Maffi?

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Sissignore.

Presidente. Onorevole Demaria, ha facoltà di parlare.

Demaria. Onorevoli colleghi, l'interpellanza, da me diretta al ministro dei lavori pubblici, come

ha esattamente osservato il nostro riverito presidente, tratta lo stesso argomento, di quella dell'onorevole Maffi. Perciò risparmiando ai colleghi ed alla Camera la noia di inutili ripetizioni, mi riferisco in gran parte alle osservazioni dell'egregio collega ed aspetto una risposta dal ministro.

Soltanto sopra due punti, che reputo essenziali, intendo di richiamare, per conto mio, l'attenzione della Camera e del Governo, e desidero di sapere quali siano gl'intendimenti precisi del ministro dei lavori pubblici, cioè intorno alle questioni: dell'organico e dell'avanzamento del personale ferroviario.

Sulla questione dell'organico mi permetta la Camera che io cominci col ricordare il testo preciso della legge che noi abbiamo votato:

“ Il primo ruolo organico, applicato al personale esistente, dovrà prima della sua attuazione essere comunicato al Governo il quale dovrà constatare se il ruolo medesimo è compilato in conformità alle prescrizioni del presente capitolato. ”

Il ruolo organico doveva essere presentato il 1° gennaio 1886: non lo fu a tutto il 1887; spero ed ho ragione di supporre che ora sia stato presentato e sottoposto all'approvazione del Governo.

Ora desidero di sapere quali siano i criteri che il ministro dei lavori pubblici adotterà per essere sicuro che tutti i diritti degli impiegati ferroviari saranno rispettati nell'approvazione di questo organico. E per meglio spiegare qual sia l'intendimento mio e quale la domanda che rivolgo, su questo punto, al Governo, ricorderò quali furono le dichiarazioni che il ministro dei lavori pubblici fece alla Camera a questo proposito nella tornata del 5 febbraio 1885.

Allora l'antecessore dell'attuale ministro dei lavori pubblici spiegava così le disposizioni del capitolato relative all'organico:

“ La cosa che doveva importare al Governo era che in quest'organico fossero rispettati i diritti del personale, garantiti dal capitolato ed anche dalle convenzioni precedenti, come quella del 1864 che riguarda in special modo il personale dell'Alta Italia. E a questo si è provveduto stipulando che l'organico debba essere comunicato al Governo e questa comunicazione debba essere fatta prima anche che il regolamento vada in esecuzione. Il Governo è posto così in condizione di accertarsi se i diritti del personale sono stati rispettati.

“ Ogni impiegato il quale si trovasse, o si credesse lesa dall'organico della Società nei suoi

diritti, potrà ricorrere al Governo, il quale, a termini del contratto, richiamerà l'esercente a rispettare questi diritti. ”

Ora desidero sapere dall'onorevole ministro dei lavori pubblici in qual modo egli intenda di procedere nell'approvazione di questo organico. Io credo che il ministro non abbia i dati opportuni per conoscere se nell'organico, che io suppongo presentato dalle Società, i diritti di tutti gl'impiegati abbiano avuto il dovuto rispetto.

A me pare che il Governo non possa procedere all'approvazione dell'organico se l'organico stesso non sia fatto conoscere agli impiegati, perchè soltanto in questo modo, coloro i cui diritti fossero per avventura lesi dall'organico, presentato dalle Società, potranno presentare in tempo utile al Governo i propri reclami.

Dopo l'approvazione governativa, il reclamo sarebbe più difficile, e più disagiata sarebbe al ministro dei lavori pubblici correggere gli effetti di un voto già dato.

Perciò su questo primo punto prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler dire quali siano le disposizioni adottate o da prendersi per addivenire ad una giusta, ragionevole, esatta approvazione di questo organico, in modo che corrisponda al concetto a cui il disposto dell'articolo 103 si era ispirato.

E vengo all'altra questione, alla questione più grave dello avanzamento. Anche, a questo proposito, mi permetta la Camera di richiamare il testo della legge che è stata votata ed alcuni precedenti della legge medesima.

L'articolo 103 che ha avuto la sanzione della maggioranza della Camera nel 1885, è così concepito:

“ Il concessionario, con regolamento che sarà, prima della sua attuazione, comunicato al Governo, il quale dovrà constatare se in esso sieno rispettati i patti del presente capitolato, determinerà le norme per l'avanzamento, le sospensioni e le dispense dal servizio degli impiegati. ”

Nella discussione, che si fece alla Camera su questo capoverso dell'articolo 103 della legge sulle Convenzioni, era stato proposto il seguente emendamento dall'onorevole Villa:

“ La Società concessionaria assicurerà a tutto il personale, che le verrà assegnato, ogni diritto che gli compete, in ragione del grado, dell'anzianità e dello stipendio. ”

Son da notarsi le dichiarazioni, fatte dal Go-

verno in proposito dell'emendamento, che allora era proposto dall'onorevole Villa.

Il ministro dei lavori pubblici, nella tornata del 5 febbraio 1885, combatteva l'emendamento dell'onorevole Villa, con queste parole:

“ Comincerò dalle considerazioni dell'onorevole Villa, al quale non mi pare inutile ricordare che il Governo, nello stipulare l'articolo 103 ed alcuni altri articoli del contratto e del capitolato che si riferiscono al personale ferroviario, si è proposto specialmente di garantire tutti i diritti esistenti. ”

Ciononostante, l'onorevole Villa non ritirò il proposto emendamento.

Si chiese su esso la votazione nominale; ma, prima che la Camera fosse chiamata ad esprimere il suo voto, sorgevano ancora l'onorevole ministro dei lavori pubblici e il presidente della Commissione, onorevole La Porta, a fare alcune dichiarazioni.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici dichiarava questo:

“ Per evitare che la votazione sulla proposta dell'onorevole Villa possa far ritenere diverso da quello che è il significato dell'articolo 103, tengo a dichiarare che con questo articolo i diritti di tutto il personale sono pienamente e assolutamente garantiti. Di ciò ho voluto un'altra volta fare avvertiti gli onorevoli colleghi che ne hanno patrocinato gli interessi, compreso l'onorevole Dini, le cui raccomandazioni non saranno certamente dimenticate. ”

E più oltre:

“ Ho voluto fare questa dichiarazione perchè, se la Camera respinge — come io credo e prego che respinga, l'emendamento dell'onorevole Villa — non se ne possa trar partito per dare all'articolo 103 una interpretazione diversa da quella che è la vera e che è stata contrattualmente stabilita. ”

E il presidente della Commissione, l'onorevole Laporta, faceva, a sua volta, questa dichiarazione: “ La Commissione spera e domanda che l'emendamento dell'onorevole Villa sia respinto assicurando la Camera che i diritti acquisiti dal personale ferroviario non rimangono pregiudicati dall'articolo 103, ma sono, anzi, garantiti dal contratto e dal capitolato. ”

Dopo queste dichiarazioni, respinto l'emendamento Villa, l'articolo 103 era approvato. Da ciò si deduce che tutta la Camera (e fautori ed avversari

della legge) intendeva, approvando l'articolo 103, che tutti i diritti del personale ferroviario fossero garantiti; che fosse garantito lo *statu quo* su ogni questione a cui si riferiva l'emendamento dell'onorevole Villa, specialmente sulla questione degli stipendi.

Ma, come sono andate le cose, dopo la votazione della legge? Prima delle convenzioni, il diritto all'avanzamento degli impiegati ferroviari era regolato, per esempio per gli impiegati ferroviari dell'Alta Italia, dall'articolo 13 del regolamento 1º maggio 1871; non appena posta in esecuzione la legge sulle convenzioni, l'articolo 13 fu lasciato cadere in disuso, tutte le Società ferroviarie inaugurarono norme speciali e arbitrarie per l'avanzamento degli impiegati.

Ora, la domanda che io rivolgo al ministro dei lavori pubblici, e sulla quale spero di avere una precisa risposta, è la seguente. Nel regolamento presentato dalle Società ferroviarie alla necessaria approvazione del Governo si è riprodotto l'articolo 13 che vigeva prima delle convenzioni? Se non si è riprodotto l'articolo 13, esiste in questo regolamento altra disposizione che tuteli, nello stesso modo, con le stesse forme, il diritto degli impiegati ferroviari? Io ho ragion di credere che questa disposizione non esista nei regolamenti che sono stati sottoposti ora all'approvazione governativa. Ed allora domando al ministro dei lavori pubblici se egli abbia il fermo proposito di esigere che questa disposizione sia riprodotta, che questo, più essenziale fra i diritti, degli impiegati sia garantito.

Il ministro dei lavori pubblici, che fu relatore e propugnatore della riforma di cui si discute, in Senato, deve ricordare più di ogni altro quale sia su questo proposito la ferma volontà di coloro che hanno approvato la legge. Il ministro dei lavori pubblici sa che questo patto non era ignoto all'altra parte contraente, che questo patto, per gli uni, è questione di lealtà, per gli altri di giustizia.

Spero che la risposta del ministro mi porrà in grado di dichiararmi soddisfatto, di assicurarmi nella mia coscienza, di assicurare tutta la Camera che le sue deliberazioni saranno eseguite. In caso diverso, mi riservo di presentare una risoluzione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Non è piacevole ufficio il mio, e non è punto agevole rispondere a tutti gli argomenti che vennero svolti da due oratori così convinti, e competenti nella

materia, quali sono gli onorevoli Maffi e Demaria. E vorrei ben io, collo stesso sentimento che mosse i due onorevoli interpellanti a prendere in mano la difesa degli impiegati ferroviari, vorrei ancor'io con parole, e meglio, con atti, i quali valgono cento volte più delle parole, esprimere gli stessi sentimenti, perchè uguale è nell'animo mio il desiderio di venire in soccorso di questa lunga e, riconosco anch'io, poco fortunata schiera di impiegati che dallo Stato passarono al servizio delle compagnie. Ma non è dato a me il darmi questo lusso, questa libertà di parole e di giudizi, che sono permessi, e si possono permettere agli onorevoli interpellanti.

Io rappresento qui il Governo e credo che tutte le affermazioni, e tutti i giudizi che partono da questo banco non debbano essere mai vuoti di effetto.

Credo di più, che se entrassi a discutere i diversi punti presi in esame dagli onorevoli interpellanti rischierai, non di giovare alla causa degli impiegati ferroviari, ma di nuocere loro molto più che non credano i miei onorevoli contraddittori.

Imperciochè, in non posso, non devo, nè voglio togliere a questi impiegati ferroviari il diritto che loro spetta di andare avanti ai tribunali e promuovere quell'azione che loro compete (*Rumori — Interruzioni a sinistra*); e non vorrei che una parola mia, un mio giudizio potesse nuocere ad essi, quando credessero di poter esercitare questi diritti che loro spettano in qualità di cittadini, che rivendicano le proprie ragioni. (*Interruzioni a sinistra.*)

Voce. Si cacciano via per un semplice reclamo!

Presidente. Non interrompano!

Voce. Ci rimettono le spese!

Saracco, ministro dei lavori pubblici. La giustizia in Italia è per tutti. (*Interruzioni all'estrema sinistra.*)

Io credo che sia così.

Io credo che quando mi adopero, perchè ognuno possa valersi liberamente dei propri diritti, non faccio e non dico cosa che alcuno mi possa rimproverare.

Voce. La giustizia costa troppo cara!

Presidente. Non interrompano! Lascino che l'onorevole ministro svolga il suo pensiero!

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Io, signori, confesso che non credevo affatto che sarei chiamato a prender parte ad una discussione che sembra quasi una lontana eco d'una discussione di altri tempi.

Noi ci troviamo innanzi ad una legge, e sono

qui per dichiarare che la legge deve essere rispettata.

Rispondo dunque, più che con lunghe parole, con pure e semplici dichiarazioni.

L'onorevole De Maria mi ha chiesto in particolare modo se il primo ruolo organico di cui parla l'articolo 103 abbia ricevuto l'approvazione del Governo. Ed io gli rispondo che questa approvazione non l'ha avuta, perchè non la deve avere, perchè non conviene che l'abbia. (*Interruzioni a sinistra*)...

Ma abbiano la bontà!

Presidente. Non interrompano!

Onorevole ministro, non badi alle interruzioni.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. È un tema ingrato, signori; mi permettano libertà di parola e tranquillità di giudizio.

Vi diceva dunque che questo primo ruolo organico, che è stato presentato dalle Società al Governo, non è stato approvato, perchè non conviene che lo sia.

Che non debba essere approvato non ho bisogno di dimostrarlo: il testo dell'articolo 103 è chiarissimo; esso dice semplicemente che questo ruolo dev'essere comunicato al Governo prima di essere attuato.

E se anche io volessi riandare gli atti parlamentari, come ha fatto con molta larghezza l'onorevole Demaria, potrei citare la parola del ministro che mi ha preceduto su questo banco, e che è l'autore delle Convenzioni, il quale diceva esplicitamente e chiaramente che egli si riservava di esaminare se il primo ruolo organico contemplato dall'articolo 103 mantenesse intatti i diritti degl'impiegati, ma che non era punto necessario che il ruolo stesso venisse formalmente approvato.

La cosa è tanto vera, che quando per la prima volta fu presentata quella tabella di cui parlava l'onorevole Maffi, la quale conteneva la qualifica e gli stipendi degl'impiegati ferroviari, l'amministrazione dei lavori pubblici ha creduto di poter richiamare le Società ferroviarie ad una migliore osservanza dei patti contrattuali, e volle una tabella comparativa, la quale potesse dar mezzo al Governo di riconoscere, se tanto nella qualifica, quanto negli stipendi, si fosse conservata la posizione attuale degl'impiegati ferroviari. Infatti le Società non esitarono a produrre quei maggiori schiarimenti che furono ad esse richieste e quando da un primo ed attento studio il Governo fu indotto a credere, fino a prova contraria, che i diritti degli impiegati erano rimasti illesi, si astenne dal fare nuove osservazioni,

che potessero incagliare la libertà di azione delle Società ferroviarie.

Ho detto che mal conveniva lasciare al Governo la facoltà di approvare il ruolo organico; ed è così. Difatti l'onorevole Demaria diceva poc'anzi, se non erro, che il ministro Genala riconosceva a ciascun impiegato ferroviario la facoltà di appellarsi al Governo quante volte il ruolo organico offendesse i suoi diritti; ed infatti alcuni reclami vennero presentati al Governo, che fece buona giustizia.

Ora è ben chiaro che se fosse intervenuta una approvazione esplicita per parte del Governo, si sarebbe il medesimo preclusa quasi la via ad esaminare questi reclami, ed a raddrizzare quegli errori, che si fossero commessi nella compilazione del primo ruolo organico.

Val meglio pertanto, a parer mio, che non sia intervenuta alcuna approvazione, perchè, ad ogni volta che sono sorti, ad ogni volta che sorgeranno reclami contro la qualifica e gli stipendi assegnati a qualunque impiegato ferroviario, il Governo potrà adottare i necessari provvedimenti.

La stessa cosa deve dirsi intorno al regolamento.

Il regolamento di cui parla l'articolo 103 deve determinare le norme per l'avanzamento, le sospensioni e le dispense dal servizio degli impiegati, ed anche questo regolamento doveva semplicemente essere comunicato al Governo prima che fosse attuato.

E così avvenne, che sotto forma di norme provvisorie le tre amministrazioni ferroviarie compilarono, e comunicarono al Governo il ripetuto regolamento, che venne legalmente attuato, perchè il Governo non ha creduto di dover emettere disposizioni in senso contrario.

Qui l'onorevole Maffi poneva innanzi questo dilemma: o il regolamento è stato approvato dal Governo o non lo fu. Nel secondo caso le Società non hanno agito legalmente; se invece il regolamento fu approvato, egli ha espresso la sua meraviglia che il Governo abbia potuto approvare una serie di disposizioni le quali non soddisfano punto alle prescrizioni dell'articolo 103 del capitolato, ed offendono profondamente i diritti acquisiti degli impiegati.

Ho già detto che le Società usarono di un loro diritto. Rimarrebbe quindi a sapere, se il Governo, come dicono i preopinanti, abbia fallito al dover suo: ed è ciò che io nego risolutamente. Imperciocchè conviene bene, o signori, che noi c'intendiamo. Il Governo ha esso qua-

lità, ha esso il diritto di entrare negli affari delle amministrazioni sociali? D'onde mai potrebbe trarre la ragione di usare di siffatta facoltà?

Il Governo non ha altro dovere, ed altro diritto nel caso presente, fuor quello di ascoltare tutti i reclami che gli pervengono dai diversi impiegati ferroviari, di esaminarli con grande benevolenza, e quando le Società non facessero ragione a questi reclami, che il Governo ritenesse a sua volta fondati, non può far altro, che rivolgersi al collegio arbitrale, il quale solo può decidere le controversie che nascono fra Governo e Società ferroviarie.

Di ciò si è parlato lungamente nelle discussioni parlamentari alle quali alludeva l'onorevole Demaria; ed io potrei citare, se non mi rincrescesse intrattenere lungamente la Camera, i molti discorsi che si sono fatti in quell'occasione, dai quali appare che nel pensiero così del ministro, e della Commissione, come altresì in quello di oratori autorevolissimi, doveva cessare qualunque ingerenza del Governo in tutto ciò che si attiene al servizio ferroviario, purchè le Società mantenessero illesi i diritti, dei quali gli impiegati si trovavano allora in possesso.

E come si diceva allora, io debbo ripetere ancora in questo momento: o siamo in tema di esercizio privato, o siamo in tema di esercizio di Stato. Se siamo in tema di esercizio privato, dico ed affermo che il Governo del Re non può entrare nell'ordinamento organico di un personale che non è suo. Il Governo ha il diritto di esigere che siano osservate le leggi generali dello Stato, ma come parte contraente, esso deve osservare i patti: e la interpretazione dei patti si appartiene esclusivamente al collegio arbitrale, come è stato composto in dipendenza della legge che approvò le convenzioni ferroviarie.

Questo, o signori, parrà linguaggio duro; ma io credo di dover parlare così, perchè tradirei il mio dovere e si creerebbe un equivoco, se dicessi altrimenti. Se adunque nel momento presente mi facessi a discutere i diversi argomenti svolti dagli onorevoli preopinanti, che cosa farei io? Potrei pronunciare giudizi ed apprezzamenti ai quali le Società potrebbero non consentire; potrei anche per avventura esprimere pareri che non fossero conformi agli apprezzamenti fatti dagli onorevoli preopinanti. Ed in questo caso è evidente che io porterei nocimento agli interessi ed alla posizione degli impiegati ferroviari. Che fare adunque, o signori?

Io lo dico ad un tratto: l'occasione si presenta

al Governo molto favorevole per venire a capo di una soluzione più decisiva.

Or sono pochi giorni, intenda bene la Camera, pochi giorni or sono, alcuni degli antichi impiegati ferroviari si sono rivolti al Governo lagnandosi che ad essi non vengono più corrisposte le consuete indennità di pernottazione e di malaria, e che lo stipendio venne loro falciato perchè si trovano sottoposti ad un aumento della tassa di ricchezza mobile.

Io credo di essere nel dovere di sottoporre questa domanda ai corpi consultivi del Governo, i quali diranno se sieno legittimi i reclami di questi impiegati ai quali non basta che venga loro conservata la qualifica e lo stipendio di cui godevano quando passarono al servizio della Società, e vorrebbero invece che nulla si fosse mutato degli antichi regolamenti, in quanto si trovassero frustrati nelle loro aspettative. Se mi verrà dimostrato, che il patto contrattuale vuol essere inteso nel senso degli esposti reclami, io mi rivolgerò alle Società concessionarie perchè adempiano al proprio dovere, e se esse crederanno di non poterlo fare, io mi rivolgerò direttamente al Collegio arbitrale, perchè decida la contesa. Questa è la sola cosa che io mi credo in debito di promettere alla Camera, che farò.

Ma se si pretende che il Governo, ossia l'ispettorato generale abbia, come si crede, il diritto di prendere provvedimenti che escono dall'orbita della sua competenza, io non potrò mai trovarmi di accordo cogli onorevoli interpellanti, ed attenderò con piacere che essi presentino una risoluzione chiara e netta, perchè la Camera abbia a pronunciarsi espressamente intorno a questo argomento di cui si è parlato tanto, e si discorre con tanta insistenza, con danno, diciamolo pure, del pubblico e del privato servizio. Ben venga questa mozione, purchè si dica chiaramente tutto ciò che si vuole, e non vi siano equivoci o sottintesi.

Finiamola una volta, o signori. Vediamo prima come stanno realmente le cose, e deciderete poi con la vostra saviezza quel che s'abbia da fare.

Io credo di essere nel vero, quando affermo che questa è la sola via per ottenere che giustizia sia fatta. Aggiungo soltanto, che qualora la condizione di questi impiegati si trovasse lesa per insufficienza del patto contenuto nell'articolo 103, del capitolato, il Parlamento vedrà nella sua equità se qualche cosa ci sia da fare in favore di questi disgraziati; ma in questo caso la cosa si dovrà e si potrà fare all'infuori dell'intervento e dell'azione delle Amministrazioni ferroviarie.

E qui debbo per un istante soffermarmi ad una osservazione che faceva testè l'onorevole Demaria.

Io chiedo, egli diceva, formalmente al ministro che mi dica se l'articolo 13, se non erro, del regolamento che vigeva prima delle Convenzioni, abbia conservato la sua efficacia, e debba essere rispettato e riprodotto nel nuovo regolamento delle Società concessionarie dell'esercizio.

Ma, onorevole Demaria, se dovessero rimanere in vigore tutte le disposizioni dei precedenti regolamenti, non si potrebbe intendere che le Società ferroviarie avessero a compilare un nuovo regolamento; e tanto meno che questo dovesse essere presentato al Governo per la sua approvazione.

O che forse si può presumere che la costituzione di tre Società ferroviarie sostituite allo Stato si potesse compiere lasciando in piedi tutte le disposizioni anteriori che regolavano il servizio di Stato?

Se così fosse, non ci sarebbero più regolamenti sociali; non vi sarebbe che la riproduzione di ciò che si faceva in passato. In queste condizioni non intendo davvero come si possa immaginare la sostituzione di un esercizio privato ad un esercizio di Stato.

Per la qual cosa l'onorevole Demaria mi perdonerà, se ragioni di prudenza mi consigliano ad essere molto riservato nelle mie risposte, nello stesso interesse degli impiegati ferroviari. Nel parer mio, le Società hanno il diritto di stabilire le regole dell'avanzamento e lo Stato ha soltanto il diritto di esaminare se queste regole siano conformi ai principi di equità, o se per caso non escano dai confini del giusto e dell'onesto. Di più non si potrebbe, a mio avviso, pretendere. Quando si tratta di un personale sociale, le Società sole hanno il diritto di provvedere, imperocchè esse rispondono esclusivamente dell'opera dei loro agenti, e sarebbe strano che si volesse introdurre l'azione e l'autorità del Governo, e pretendere al tempo stesso che le Società fossero responsabili dell'esercizio ferroviario.

Debbo ancor dire una parola all'onorevole Maffi, il quale in principio del suo discorso si è doluto con me, quasi ch'è a suo riguardo non si fosse usato quel rispetto che è dovuto ad un rappresentante della nazione. Egli disse che il ministro dei lavori pubblici in risposta ad una sua osservazione fatta per iscritto, si era contentato di rispondere comunicando alcuni documenti, di provenienza dalle Società ferroviarie. Questo rimprovero dell'onorevole Maffi, consenta che io glielo dica, questo rimpro-

vero non è assolutamente fondato. Egli faceva a me privatamente le sue osservazioni, ed io a mia volta ho creduto che avrebbe gradito di conoscere le contro osservazioni fatte dalle Società ferroviarie, non già perchè contenessero la risposta mia, ma perchè egli ne potesse prendere notizia, e farne il soggetto di studio e di esame. Non ho inteso di fargli una comunicazione ufficiale, e come tale non l'avrei fatta sicuramente. Certo è, che era lungi, come è anche oggi, dall'animo mio, di far cosa che potesse offendere la giusta suscettibilità dell'onorevole Maffi.

Concludendo, a me sembra di poter affermare, che in questa parte l'amministrazione dei lavori pubblici non ha mancato affatto al proprio dovere. Io parlo di atti che si sono compiuti prima della mia amministrazione, ma devo dichiarare che, a mio avviso, l'amministrazione ha preso tutte le informazioni, e s'è circondata di opportune cautele, per impedire che le misure prese a loro riguardo tornassero di pregiudizio agli impiegati ferroviari, passati al servizio delle Società.

Posso affermare che tutti i reclami che furono presentati al Governo, furono esaminati sempre con la maggiore benevolenza. Posso finalmente dire, che siccome venne presentato pur dianzi un reclamo, il quale involge i punti principali di questione, che furono sollevati dagli onorevoli preopinanti, io mi propongo di sottoporlo all'esame dei Corpi consultivi del Governo, e mi rivolgerò al Collegio arbitrale perchè decida la contesa, tutta volta, s'intenda bene, che il Governo si senta fiancheggiato di buone ragioni per intentare l'azione giudiziaria con speranza di successo.

Se il Governo fallirà al debito suo, così gli onorevoli interpellanti, come qualunque altro membro della Camera avranno diritto di richiamare il ministro all'osservanza de' suoi doveri.

Per ora non credo di dover rispondere altro.

Presidente. Onorevole Maffi, ha facoltà di parlare per dichiarare se sia o no soddisfatto delle risposte, dategli dall'onorevole ministro.

Maffi. Non ebbi mai l'illusione che l'onorevole Saracco dovesse rispondere a tutti gli argomenti del mio discorso; ma debbo rilevare una dimenticanza sopra tale questione che non avrebbe dovuto sfuggire alle dichiarazioni del Governo.

Intendo parlare del funzionamento dell'ispettorato governativo.

Rilevo questo silenzio del ministro, senza del resto pretendere una risposta; solo ricorderò che nella mia ultima domanda aveva chiesto, e mi pare abbastanza chiaramente, se codesto ispettorato, che, secondo me, funziona molto male, non

fosse il caso di riformarlo radicalmente, o sopprimerlo.

A tale domanda era incoraggiato anche dalle dichiarazioni dello stesso ministro, fatte in questa Camera il 23 maggio, rispondendo al deputato Branca; in quella tornata, provocato a esporre i suoi giudizi sul funzionamento dell'ispettorato ferroviario, ammetteva la necessità di occuparsi della riforma di esso, promettendo perfino di presentare un organico alle deliberazioni del Parlamento.

Non insisto per ottenere risposta specialmente perchè come ha accennato il ministro stesso, egli non ha oggi ritenuto che la questione sia finita con questa interpellanza. Ed ha ragione.

La nuova edizione interpretativa dell'articolo 103, fatta testè dall'onorevole ministro, non dirò che sia stata scorretta, anzi fu lucida, chiara, franca, esplicita, ma non concorda per nulla colle edizioni precedenti fatte dal suo predecessore, quando l'articolo 103 si discuteva in questa Camera.

Non ripeterò, per metterle a confronto, le dichiarazioni di oggi e quelle dell'onorevole Genala; fu fatto testè dall'onorevole Demaria.

Il ministro Saracco volle contestare che il Governo abbia l'obbligo di mettere il suo *visto* prima dell'applicazione ai nuovi regolamenti, e quindi negò a sè stesso l'obbligo di esercitare un tale controllo. E sostiene questa argomentazione forse perchè all'articolo 103 si parla di *visto* e non di *approvazione*.

Indipendentemente dal fatto che l'onorevole Genala ha sempre parlato di *approvazione* di nuovi organici e nuovi regolamenti, mentre l'articolo 103 parla soltanto di "*visto*", è chiaro che anche letteralmente questa dizione significa diritto di controllo nel Governo e garanzia che gl'impegni determinati nel capitolo siano rispettati.

Dunque oggi l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrebbe negare nell'articolo 103 un diritto importantissimo di controllo e di sorveglianza sull'applicazione dei nuovi regolamenti.

Dopo le affermazioni del ministro Genala non posso assolutamente concordare con l'onorevole Saracco, e per conseguenza non posso dichiararmi soddisfatto.

La questione pertanto esce dai limiti della mia responsabilità: di fronte all'interpretazione così opposta di una stessa disposizione, il deputato non ha che appellarsi al giudizio della Camera, alla cui competenza deve essere rimessa la questione.

La Camera quando ha votato l'articolo 103, ve lo diceva l'onorevole Demaria quali fossero le

sue intenzioni: essa ha votato le convenzioni coll'assicurazione solenne data dal Governo che la condizione del personale non sarebbe stata danneggiata, che i diritti acquisiti dal personale non sarebbero stati lesi.

Che le Società ferroviarie cerchino di sottrarsi a questo controllo lo si capisce; ma, che anche il ministro Saracco oggi approvi la soppressione di siffatto controllo e si faccia alleato degli esercenti nel negare al Governo il dovere di esercitare tale diritto, assolutamente non lo posso ammettere.

La materia sottoposta all'esame del Governo, non si riferisce poi tutta all'articolo 103.

Un'altra infrazione alle disposizioni relative al personale, e su cui il ministro ha sorvolato, riguarda gli articoli 31 e 82 del capitolato e si riferisce al personale straordinario addetto alle costruzioni, il disposto di quegli articoli, che fa obbligo alle Società di mantenere il detto personale, mentre viene licenziato e sostituito da altro.

L'articolo 35 del capitolato attribuisce agli esercenti gli stessi oneri sulla massa vestiario, e questi oneri le Società concessionarie non mantengono. L'articolo 94 determina le funzioni dell'ispettorato, mentre invece non vengono esercitate, o vengono esercitate molto male. Quindi vi ha infrazione evidente del capitolato non solo in riguardo al punto sul quale soltanto il ministro si è intrattenuto, ma su altri punti, sui quali è bene avvenga un'ampia discussione.

Per altro l'onorevole Saracco prevede e dichiara che la questione non poteva essere chiusa; lui stesso disse che la Camera doveva decidere per uscire una volta per sempre da tale situazione. Appunto per conseguire questo scopo presento la seguente mozione:

“ La Camera, considerando che il mutamento nelle discipline del personale dipendente dalle amministrazioni ferroviarie, è avvenuto senza le garanzie e il controllo determinati dalla legge 27 aprile 1885, invita il Governo a provvedere. ”

Presidente. L'onorevole Demaria ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto della risposta dell'onorevole ministro

Demaria. Me ne dispiace, ma non posso dichiararmi soddisfatto della risposta del ministro, perchè ritengo che sia contraria e alla lettera e allo spirito della legge che fu votata, e di cui compie al Governo l'ultima osservazione l'ultima applicazione. Il ministro dei lavori pubblici ha detto che, secondo la legge delle convenzioni,

l'organico ed il regolamento debbono essere presentati al Governo per semplice comunicazione.

Cosicchè, secondo lui, la Camera avrebbe discusso per più giorni, avrebbe proceduto ad un appello nominale, avrebbe udito le dichiarazioni dei ministri, con le quali si affermava che per l'articolo 103 tutti i diritti degli impiegati ferroviari erano garantiti, per venire poi alla conclusione di stabilire una comunicazione fatta quasi a titolo di semplice curiosità! Questa non fu l'intenzione della Camera, questo non fu il significato che ebbe allora il suo voto e le risposte di altri ministri a precedenti interpellanze hanno già dimostrato che anche il Governo ha creduto che la legge contenesse una più reale e non una così effimera garanzia.

Il ministro dei lavori pubblici dichiara che nel conflitto tra gl'impiegati e le Società quelli hanno aperta la via dei tribunali. Ma il ministro dei lavori pubblici non può ignorare che in queste questioni i tribunali non risolvono; pronunziano la propria incompetenza perchè si tratta di questioni amministrative. Il ministro dei lavori pubblici sa meglio di me che l'impiegato non può, senza pericolo gravissimo, porsi in contrasto, mentre dura nello impiego, con la potente Società ferroviaria. Il ministro non ignora che la Camera ha voluto guarentire essa stessa, con una legge, questa condizione degli impiegati ferroviari, appunto per non obbligarli a sostenere una lite ogni volta che i loro diritti venissero sconosciuti.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, rispondendo alla domanda con la quale io gli chiedeva se intendeva di pretendere che i patti portati dal regolamento precedente all'articolo 13 venissero ancora osservati dopo la legge sulle Convenzioni, ha fatto alla Camera due osservazioni, che la Camera avrà certamente notato. L'una è che non si può impedire il progresso. Ma qui non si tratta di progresso, si tratta di regresso, poichè non si domanda che sia conservato l'articolo 13 dell'antico regolamento quale era, si domanda che siano conservati intatti quei diritti che dall'articolo 13 erano stabiliti.

Con l'altra osservazione l'onorevole ministro ha detto che il Governo non può disciplinare le norme di avanzamento degl'impiegati di Società private; che si tratta di privato esercizio, e che per tutto quanto ha luogo riguardo ai rapporti degl'impiegati di Società private con le loro Amministrazioni, il Governo non può avere ingerenza alcuna.

Mi perdoni l'onorevole ministro, ma egli ha in

ciò dimenticato una circostanza essenziale. Io consento che il Governo non possa ingerirsi nell'amministrazione di Società private; ma, rispondendo a me, l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha dimenticato che nella presente discussione si tratta d'impiegati dello Stato, che furono ceduti a Società private e che, nei patti, nel capitolato, nel contratto di cessione, il Governo ha assunto pienamente l'impegno di garantire la posizione di questi impiegati, e che la Camera ha votato perciò l'articolo 103 della legge sulle Convenzioni, dietro la dichiarazione del Governo che tutti questi diritti sarebbero garantiti: cioè, da un lato le Società sono vincolate da un patto, dall'altro il Governo è vincolato dall'obbligo che ha assunto dinanzi alla Camera. Se questo obbligo non fosse stato assunto, così come allora si disse (ciò che io non posso credere), bisognerebbe supporre che la Camera sia stata ingannata, per indurla a quel voto che ho rammentato.

E poichè l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha sollevato una questione d'interpretazione di legge, ed ha manifestato un parere diverso da quello che il collega Maffi ed io abbiamo espresso, o da quello che i predecessori dell'onorevole ministro hanno sempre manifestato, intorno all'articolo 103 della legge sulle convenzioni; e siccome egli si è appellato al giudizio della Camera e ha detto: finiamola una volta, permettano i colleghi che anche io mi rivolga al loro giudizio e che alle risposte del ministro risponda, a mia volta proponendo alla Camera la seguente mozione:

« La Camera invita il ministro dei lavori pubblici a provvedere alla osservanza dei patti stipulati con le Società ferroviarie, nell'interesse degli impiegati ed alla esatta e completa applicazione dell'articolo 103 della legge sulle convenzioni. »

Presidente. Trasmetta la sua mozione al banco della Presidenza.

Però credo che l'onorevole Demaria e l'onorevole Maffi vorranno porsi d'accordo per presentare un'unica mozione, poichè siccome l'argomento è unico, così la mozione, sulla quale la Camera sarà chiamata a pronunziarsi, deve anche essere una.

Ora, onorevole ministro dei lavori pubblici, gli onorevoli interpellanti hanno dichiarato di non essere soddisfatti delle sue risposte e presentano una mozione.

Io la prego, dunque, di volere indicare il

giorno in cui Ella intenda che questa mozione debba essere svolta.

Il regolamento dice:

« Se l'interpellante non sia soddisfatto può dichiarare le ragioni: e se intenda promuovere una discussione sulle spiegazioni date dal Governo, deve presentare una mozione.

« La mozione, una volta presentata, non può essere ritirata dal proponente senza l'assenso della Camera.

« La mozione è sviluppata nel giorno che proporrà il ministro, quando chi l'ha presentata ne convenga. In caso di dissenso decide la Camera. »

Alcune voci. Domani!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Io non ho certamente nutrito la illusione di persuadere gli onorevoli interpellanti; e comprendo benissimo che essi abbiano creduto di appellarsi alla Camera dal giudizio che ho espresso, intorno alla interpretazione che si conviene all'articolo 103 del capitolato, di cui l'onorevole Demaria ha dato lettura. Tuttavia mi preme di avvertire che l'onorevole Demaria ha voluto assegnare alle mie parole un significato che non devono avere e realmente non hanno.

Io non ho mai inteso dire che la comunicazione del primo ruolo organico e del regolamento da farsi al Governo non dovesse produrre alcun frutto, e si dovesse fare a titolo di curiosità, come ha detto pur dianzi l'onorevole deputato. Io dichiaro di essere perfettamente d'accordo con quel che diceva l'onorevole Genala, da questi banchi, quando difendeva le convenzioni. « La cosa che doveva importare al Governo, diceva il ministro, era che, in questo organico, fossero rispettati i diritti del personale, garantiti dal capitolato, ed anche dalle convenzioni precedenti che riguardano, in special modo, il personale dell'Alta Italia. « Questo è ciò che io pure ho riconosciuto, e, se, per avventura le mie parole non avessero reso esattamente il mio concetto, soggiungo, che il Governo non solo aveva il diritto, ma il dovere d'investigare se l'organico delle Società rispettasse davvero la posizione degli impiegati nella qualifica e negli stipendi di cui godevano nel giorno in cui passarono al servizio delle Società concessionarie.

Ma la questione sta tutta nella interpretazione di questa parola: *diritti*. L'onorevole Demaria e, con esso, l'onorevole Maffi, credono che non solo

i diritti, ma le speranze sovra delle quali credevano di poter fare assegnamento gli impiegati ferroviari, in base degli antichi regolamenti, debbano essere rispettate. Per contro, le Società credono di no. Chi dovrà decidere, nella varietà grandissima dei casi che si potranno presentare?

Quando la materia è di competenza di un tribunale, la Camera può essa interloquire? Ora, qui non c'è dubbio che la interpretazione della parola *diritti* non si appartiene al Parlamento, ma si appartiene esclusivamente al collegio arbitrale, che è stato costituito in forza delle convenzioni.

Lasciate, dunque, io dicevo, un momento fa, lasciate che questa questione vada al collegio arbitrale; esso giudicherà.

Quando il collegio arbitrale giudicasse in favore della tesi sostenuta dagli impiegati, le Società non potranno rifiutarsi ad eseguire la sentenza. In caso contrario, il Parlamento prenderà quegli altri provvedimenti conformi ad equità ed a giustizia che crederà convenienti nell'interesse degli stessi impiegati.

Questo è ciò che io diceva pur dianzi.

Cosicchè, non facciamo equivoci. Qui si tratta dell'interpretazione della parola *diritti*. Prendiamo un esempio. Lo Stato concedeva una determinata indennità di trasferta ad un impiegato ferroviario, ed ora, intorno a questa indennità, è avvenuto che le Società hanno adottato una diversa misura. Hanno essi diritto questi impiegati ferroviari a volere che sia mantenuta ad essi la stessa indennità di cui godevano prima? Ecco una delle questioni che noi non possiamo risolvere.

Si è parlato del diritto di avanzamento; ma a chi spetterà la facoltà di disciplinare, di regolare le condizioni dei propri impiegati? Spetterà ancora allo Stato? o spetterà per avventura alle Società?

Udite quello che diceva il ministro allora:

« Noi diamo l'esercizio della strada ferrata ad una Società esercente, alla quale addossiamo anche tutte le responsabilità che dall'esercizio scaturiscono. La Società deve prendere il personale, organizzarlo, pagarlo, promuoverlo. Se ad essa si sostituisce l'azione d'altri, com'è più possibile che questo personale rimanga disciplinato, obbediente agli ordini che riceve? »

Egli è a seguito di queste dichiarazioni che fu votato l'articolo 103.

Voi dunque non potete pretendere, a mio giudizio, che il Governo si faccia mallevadere del-

l'opera di altrui appresso le Società, e che assuma indirettamente la responsabilità che spetta alle Società medesime, presumendo di disciplinare e regolare le sorti del personale di servizio.

Io non ho nessuna difficoltà che la cosa venga davanti alla Camera, se così credono gli onorevoli interpellanti purchè si esca dal vago e si entri sul terreno dei fatti; essi ne hanno diritto, nè io intendo di oppormi, ma credo che si farebbe cosa molto più conveniente quando si desse tempo a quelli che si sentono offesi nei loro diritti di presentare i loro reclami al Governo. Se il Governo mancherà ai suoi doveri, la Camera provvederà.

Questo mi pare che sia il metodo più corretto che si possa adottare e quello che meglio risponda alle sane massime del diritto costituzionale.

Dirò ancora una parola all'onorevole Demaria.

Egli mi diceva poc' anzi che era un' ironia parlare di tribunali, quando ognuno sa che la giustizia è molto cara in Italia, e si potrebbe metter pegno che gli impiegati ferroviari si guarderanno bene dalla tentazione di andare davanti ai tribunali a contendere coi loro capi, con quelli che li pagano; e non sapete, soggiungeva l'onorevole Demaria, che il più spesso i tribunali si dichiarano incompetenti?

Su questo punto veramente io non mi sentirei autorizzato a rispondere, quando parla un uomo così competente nelle materie forensi; però egli mi insegna che Corti di appello e Corti di cassazione molte volte hanno affermato la loro competenza a giudicare, per esempio, di una pensione o di uno stipendio negato, tuttavolta insomma che si tratta di raddrizzare un vero diritto calpestato.

Comprendo piuttosto l'altra parte del suo discorso; cioè che la giustizia è molto cara o sarà molto difficile che questi impiegati ferroviari si dispongano a ricorrere ai tribunali.

Ma io ho detto, o signori, che prima di tutto si deve esperire l'azione diretta fra Governo e Società, mediante il giudizio del collegio arbitrale, se il Governo crederà di doverla provocare. Se poi le disposizioni dell'articolo 103 non si potessero con frutto invocare, io dico che essi hanno ragione di andare davanti ai tribunali, e però sarebbe improprio pronunziar qui un giudizio in forza del quale questo loro diritto potesse essere menomato...

Maffi. Chiedo di parlare.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Dopo ciò, se assolutamente si deve discutere questa mozione, io non mi oppongo; ma...

Presidente. Onorevole ministro, Ella è chiamato dal regolamento a stabilire il giorno in cui

dovrà essere svolta questa mozione; se poi i proponenti non convengono con Lei deciderà la Camera.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Domando che la discussione di questa mozione abbia luogo il giorno dopo che sia esaurita la discussione del progetto di legge sui provvedimenti ferroviari.

Presidente. Acconsente, onorevole Maffi?

Maffi. Acconsento. Aggiungo solo una parola per spiegare...

Presidente. Ella sa che non si può fare una discussione; lo vieta il regolamento.

Maffi. Dopo il discorso ultimo dell'onorevole ministro desidero solo dare la ragione della insistenza mia nel mantenere la mozione.

Farò una semplice dichiarazione.

L'onorevole Saracco, secondo me, ha messo insieme due questioni che devono rimanere assai distinte: ha parlato delle attribuzioni del collegio arbitrale, a cui si compete di determinare quali siano i diritti del personale, e questo è vero; ma la questione sollevata oggi non ha nulla a che fare colle attribuzioni del collegio arbitrale. La questione che è insita nella mia mozione, è altra: — giacchè siamo di fronte a due ministri uno dei quali dice bianco e l'altro dice nero sulla stessa cosa — si tratta di far determinare dalla Camera qual'era la sua vera intenzione, che l'ha determinata a votare l'articolo 103 del capitolato...

Presidente. Non entri nella discussione, onorevole Maffi; non pregiudichiamo la questione.

Onorevole Demaria, acconsente?

Demaria. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha detto che era suo desiderio che si facesse giustizia; in ciò siamo d'accordo, ma egli mi consentirà che la giustizia deve prima esser fatta dalla Camera che ha votato la legge. Ora mi pare che il concetto dell'onorevole ministro dei lavori pubblici di fissare lo svolgimento di questa mozione in un giorno così indeterminato, come è quello successivo all'esaurimento della discussione di una legge che non è stata ancora distribuita, che non è ancora stata discussa dagli Uffici della Camera, mi pare, dico, che non risponda ad un concetto di giustizia.

Io acconsento che si determini anche un giorno non prossimo, se così piace all'onorevole ministro, ma desidero che si determini un giorno fisso.

Presidente. Ma, onorevole Demaria, è evidente che un progetto, come è quello a cui ha accennato l'onorevole ministro dei lavori pubblici, interessa tutta la Camera e non può esservi dubbio che la discussione di esso sarà sollecitata quanto più

sarà possibile; quindi l'importanza stessa della legge può affidarla della sollecita discussione.

Lazzaro. Chiedo di parlare per un richiamo al regolamento.

Presidente. No ha facoltà.

Lazzaro. Parmi che non sia conforme nè allo spirito, nè alla lettera del regolamento, e molto meno alle corrette tradizioni parlamentari, il fissare un giorno indeterminato; poichè nessuno può prevedere se la Camera intenda o no di procedere alla discussione del disegno di legge di cui ha fatto parola l'onorevole ministro. Il disegno di legge è stato presentato, ma chi assicura che la Camera lo discuterà? Nessuno può dirlo.

Il nuovo regolamento, adottando una formola precisa, come è quella che ha letto l'onorevole nostro presidente, ha voluto evitare appunto che si rimandasse a tempo indeterminato una mozione. Una delle due: o il ministro accetta o non accetta lo svolgimento della mozione; se l'accetta fissi il giorno, un giorno non lontano, s'intende; se non l'accetta, fissi un giorno lontanissimo. Questo è il modo più conveniente di respingere una mozione.

Quindi io pregherei l'onorevole ministro, giacchè egli è disposto, come mi pare, ad accettare lo svolgimento di questa mozione, di fissare un giorno e di uscire dalle indeterminazioni, anche perchè, onorevole ministro, molti deputati desiderano di pigliar parte a questa importantissima discussione, su una questione che agita il paese. (*Oh! oh!*) Agita, signori miei, non c'illudiamo, agita il paese, e bisogna che su questa questione la Camera dica la sua parola nell'interesse di tutti. Prego quindi l'onorevole ministro di essere compiacente di fissare il giorno che a lui piacerà.

Non dico che sia domani o posdomani, ma che questa questione si risolva; e che si esca dall'indeterminazione, anche per rispettare non solo lo spirito, ma le parole del nostro regolamento.

Presidente. Onorevole Lazzaro, poichè Ella ha fatto appello al regolamento, debbo osservarle che vi sono moltissimi esempi nei quali la Camera ha rimandato la discussione di una mozione a dopo l'approvazione di un dato progetto di legge. Onde il regolamento non è violato punto.

Onorevole ministro, mantiene la sua proposta?

Saracco, ministro dei lavori pubblici. La mantengo, e mi si permetta una dichiarazione.

Occorre un certo tempo perchè questi affari seguano il loro corso naturale. Appunto, perchè mi venne diretta questa interrogazione, intendo affrettare quel procedimento di cui ho parlato te-

stè, il quale condurrà la Camera a prendere una risoluzione con migliore cognizione di causa. Quindi è che io credo di non andare errato dicendo, che la mia proposta di rimandare ad un tempo discretamente lontano la discussione sulle mozioni testè presentate, sia dettata dal desiderio di rendere un servizio a questi impiegati, verso i quali, lo credano gli onorevoli interpellanti, nessuno più di me è disposto ad usare i maggiori riguardi, perchè le domande si possano conciliare coi diritti di altrui.

Presidente. Però, siccome l'onorevole Demaria non acconsente...

Demaria. Permetta, onorevole presidente. Prendo atto delle dichiarazioni fatte ora dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, e fiducioso nelle sue parole, accetto che lo svolgimento della mozione abbia luogo nel giorno da lui proposto.

Presidente. Dunque, se non vi sono altre osservazioni, rimane stabilito che la discussione sulla risoluzione presentata dagli onorevoli Maffi e Demaria sarà fatta subito dopo la discussione del disegno di legge sui provvedimenti ferroviari.

(È così stabilito).

Debbo comunicare all'onorevole ministro dei lavori pubblici una domanda d'interrogazione dell'onorevole Andolfato.

“ Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, se e quando potranno avere esecuzione i lavori di riatto e di ampliamento della stazione ferroviaria di Treviso.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Dirò domani se e quando intendo rispondere a questa interrogazione.

Presidente. L'onorevole Andolfato è presente? *(No!)*

Non essendo presente, procederemo allo svolgimento della interpellanza dell'onorevole Demaria...

Demaria. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Demaria. Siccome la mia interpellanza ha una stretta affinità con una questione, intorno alla quale si è presentata già apposita mozione, e poichè la risoluzione dipenderà dagli stessi criteri, sui quali la Camera è chiamata a manifestare il suo giudizio, così io dichiaro di ritirare la interpellanza ora, e di rimandarne lo svolgimento a quell'occasione.

Presidente. Va bene. Viene allora l'interrogazione dell'onorevole Sani Severino ed altri:

“ I sottoscritti domandano di interrogare il

ministro dei lavori pubblici sugli studi fatti, relativi alla domanda delle deputazioni provinciali di Ferrara, Rovigo, Mantova, per l'esonero di concorso nelle spese idrauliche di seconda categoria per l'arginatura del fiume Po.

“ Sani Severino, Villanova, Marin, Panizza. ”

Onorevole Sani, ha facoltà di parlare.

Sani Severino. Non passerò il segno fissato dal regolamento; dirò solo pochissime parole per giustificare la interrogazione che io ed i miei colleghi, Villanova, Marin, Panizza, abbiamo rivolta all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Preoccupati io, Marin, Villanova dal fatto che le provincie di Ferrara e di Rovigo pagano in questi tempi di acuta crisi agraria, e che dovranno pagare fino al 1895, forse 200,000 lire all'anno e che la provincia di Mantova rappresentata dal collega Panizza, ne pagherà pure 119,101 per un'ingiustizia o per un errore avvenuto nella legge sulle opere idrauliche, e memori di alcuni precedenti che si svolsero alla Camera su questa importante questione, crediamo utile di sapere su di essa anche la intenzione dell'attuale ministro dei lavori pubblici.

E siccome trattasi di un'interrogazione noi cercheremo di ottenere il nostro intento rivolgendo a lui alcune domande.

È a sua cognizione, noi diciamo, all'onorevole Saracco che alla fine della XV Legislatura fu presentata una petizione alla Camera dalle provincie di Rovigo, di Ferrara, di Cremona, di Reggio, di Venezia, ed altre tendenti ad ottenere la modificazione della legge sulle opere idrauliche, per cui queste provincie domandavano di essere esonerate da ogni spesa per arginatura del Po e dell'Adige? È a cognizione del ministro dei lavori pubblici la risposta che ha dato l'onorevole suo predecessore Genala quando per due volte l'ho interpellato sulle sue intenzioni riguardo alla modificazione di questa legge che lede i nostri interessi?

Nella seduta del 22 giugno 1885, è bene ricordarlo, l'onorevole ministro dei lavori pubblici Genala rispondeva a me con queste precise parole che sono brevissime e che leggo: “ Alla prima raccomandazione rivoltami dall'onorevole Sani e da lui già fattami ancora nella discussione del precedente bilancio, vale a dire che si studi di variare la legge organica delle opere pubbliche in quanto riguarda la spesa di concorso a carico delle provincie interessate nelle opere idrauliche, io rispondo che a seconda dell'impegno preso

di studiare la questione nominai una Commissione, perchè insieme a questa questione esaminasse anche l'altra, se cioè i provvedimenti per le opere idrauliche di altre categorie non siano meritevoli di riguardo; la Commissione sta lavorando, diceva l'onorevole Genala, ma ancora il suo rapporto non mi è pervenuto, e non ho potuto ancora portare alla Camera il disegno di legge per provvedere a questa materia. »

Dopo questo precedente l'onorevole Saracco troverà ben giusto che noi domandiamo a lui: 1° se la Commissione nominata dall'onorevole Genala abbia fatto questi studi? 2° Se li ha fatti quali sono i risultati? 3° Se questa Commissione, come io temo, sapendo che cosa valgano le Commissioni, e dividendo su di esse l'opinione brillantemente espressa dall'onorevole Galli, non avesse studiate, allora domando all'onorevole ministro qual'è la sua opinione su questa questione così importante, così vitale per le nostre provincie, che pagano senza ragione alcuna quote idrauliche che non dovrebbero pagare.

Noi, onorevole ministro, non domandiamo un atto di favore; domandiamo soltanto un atto di vera giustizia, atto di saggia e ragionevole riparazione; ed io aspetto una risposta dall'onorevole ministro nella fiducia che egli mi dica che sta per presentare alla Camera questa modificazione risparmiandoci così di presentare, se lo crederemo utile, un progetto di nostra iniziativa per ottenere l'esonero di dette quote che aggravano ingiustamente i contribuenti delle nostre provincie.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole deputato Sani e con esso altri suoi colleghi hanno chiesto di interrogare il ministro dei lavori pubblici sugli studi fatti, relativi alle domande dei Consigli provinciali di Ferrara, Rovigo e Mantova per l'esonero dalle spese idrauliche di 2ª categoria per le arginature del fiume Po.

La risposta è molto semplice.

Ho fatto chiedere, se negli uffici del Ministero esistevano queste domande di queste Deputazioni provinciali, e mi fu risposto che non s'erano trovate; quindi è che studi su questo argomento non ne posso fare.

Sani Severino. E la Commissione?

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Finora ho parlato di studi fatti al Ministero. In quanto poi alla Commissione che l'onorevole Sani diceva di essere stata nominata per esaminare le gravi

questioni relative ai contributi idraulici, io sono dispiacente di dovergli dire che quasi quasi di questa Commissione non esiste traccia...

Sani Severino. È sfumata. (ilarità).

Saracco, ministro dei lavori pubblici... e certo non sono in grado di presentare alcuna relazione perchè non ho trovato traccia di lavori che siano stati compiuti da questa Commissione.

Per contro ho trovato che il mio predecessore ha presentato al Parlamento una legge per determinare il contributo delle provincie interessate alle opere idrauliche di 2ª categoria; la qual cosa voleva dire che le leggi antiche dovevano ancora essere osservate per un decennio.

Anzi, non giungo affatto a comprendere come una promessa di esonero si possa conciliare col fatto della domanda fatta contemporaneamente al Parlamento di regolare per un decennio la platea dei contributi delle provincie interessate per le opere idrauliche di seconda categoria, comprese quelle di Mantova, Ferrara e Rovigo.

Ma dice l'onorevole Sani: che cosa intende di fare il ministro?

È questa è la cosa più grave e più seria.

A questo riguardo io gli dico francamente, che trattandosi dell'esonero di provincie dal pagamento di tasse, le quali costituiscono un'entrata del bilancio, io non potrei prendere alcuna risoluzione se non di accordo con l'onorevole mio collega il ministro delle finanze. Posso anche dire che intorno a questo argomento si è parlato in questa Camera allorquando si discuteva nel mese di dicembre, se non erro, quel disegno di legge, che doveva determinare il contributo delle provincie interessate per le opere idrauliche di seconda categoria. Allora l'onorevole Chinaglia ha presentato un ordine del giorno col quale ha invitato il Governo a studiare questa questione, ed io ho dichiarato che l'avrei studiata, senza prendere impegno di sorta; e non col concorso di persone estranee, ma ricorrendo all'opera di uomini appartenenti all'amministrazione, i quali sieno in grado di darmi immediatamente, oppure in un tempo assai prossimo dei buoni ed utili consigli.

Ora siccome questa promessa non l'ho data che circa un mese fa, ed in questo intervallo ho provveduto perchè si raccogliessero i materiali e gli elementi di un'esame veramente serio; così non sono in grado di dare alcuna risposta che spero potergli dare più tardi. Non so se la potrà dare come egli la desidera, ma almeno gli potrà dire se gli studi fatti dall'amministrazione, permettono di rispondere nell'un senso piuttosto che in altro. Di più non saprei dire.

Presidente. Così l'interrogazione dell'onorevole Sani è esaurita.

Vi è ora l'interpellanza dell'onorevole Lucca che è la seguente:

“ Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio sui risultati dell'applicazione del regio decreto che regola la temporanea importazione del riso in lolla, „

Ha facoltà di svolgerla.

Lucca. L'onorevole ministro di agricoltura e commercio ricorderà, che nella seduta del 22 giugno 1887, discutendosi un disegno di legge sui provvedimenti finanziari, se ne discusse fra gli altri uno speciale per il dazio sui risi forestieri. Ricorderà pure come in quella occasione volendosi ugualmente tutelare il legittimo diritto dei produttori, e quello dei brillatori di riso, Governo e Commissione proponevano un articolo concepito così:

“ Il Governo del Re è autorizzato a consentire l'importazione temporanea del riso, destinato alla esportazione dopo la brillatura.

“ Le discipline della importazione temporanea saranno determinate con decreto, udito il parere del Consiglio di Stato. „

In quella occasione io ebbi l'onore di proporre un'aggiunta a questo articolo, la quale fu accettata dalla Commissione e dall'onorevole ministro delle finanze.

In essa era detto che il decreto dopo un anno di esperimento sarebbe presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Fui indotto a presentare questo emendamento dalle parole dello stesso relatore della Commissione, il quale in quella circostanza disse che si doveva con molta cautela discutere questo argomento nuovo, perchè per la prima volta si introduceva siffatto regime nel nostro paese; delicato perchè quando si tratta di ammissione temporanea per la riesportazione, v'è sempre il dubbio che una parte del dazio vada a beneficio dello speculatore invece che del fisco; ed in questo caso insieme al fisco, ne potrebbero soffrire anche i legittimi interessi della risicoltura nazionale.

E lo stesso onorevole ministro delle finanze disse in quella circostanza essere indubitato che spettava all'amministrazione, sotto la sua responsabilità, con le inchieste e le informazioni necessarie, stabilire le cautele, le quali sono necessarie, affinchè l'importazione temporanea del riso, mentre è condizione necessaria per la vita del-

l'industria del brillatore, non si converta poi in detrimento del risicoltore.

Io riconosco che l'amministrazione ha saputo mantenere con un decreto e con un regolamento tutte le promesse fatte alla Camera, ma, come si prevede già fino da allora, nel giugno scorso, purtroppo si verifica oggi che tutte quelle cautele non bastano per ottenere che la legge sia applicata rigorosamente, come è dovere, per tutti.

Ed è per questo, benchè trattisi di un argomento fiscale, che io ho rivolto la mia interpellanza all'onorevole ministro di agricoltura, perchè ritengo, che, se sotto il punto di vista fiscale la violazione della legge non porterà nessun pregiudizio, essa invece può riuscire di danno gravissimo alla produzione.

Io prego quindi l'onorevole ministro di agricoltura di mettersi d'accordo col suo collega delle finanze, perchè non sia per nulla lesa il diritto dei produttori.

Perchè l'onorevole ministro di agricoltura è necessario sappia, e se occorresse mi troverei in grado di fornirgli le prove di quanto affermo, è necessario sappia, che, oltre alla industria della brillatura, che abbiamo il dovere di tutelare, va sorgendo un'altra industria, o, meglio, una speculazione, che abbiamo il dovere di reprimere; voglio dire la speculazione sulle bollette di transito, che si fa da coloro i quali importano il riso indiano col pretesto che debba servire per la lavorazione prima e per la riesportazione poi, e fanno invece tutto il contrario.

L'industriale, e potrei dire in questo caso, con una parola più adatta, lo speculatore importa un carico di riso indiano; dichiara alla dogana che questo riso è destinato alla lavorazione per essere riesportato; paga il deposito, corrispondente a 3 lire per ogni quintale di riso, che introduce; riceve la bolletta di transito per poter ottenere alla riesportazione il rimborso di una parte della somma depositata, perchè una parte del peso va consumata nella lavorazione, ma poi, quando avviene la riesportazione, questo speculatore non esporta più il riso indiano, come ne ha il dovere a termini di legge, ma esporta una quantità corrispondente di riso nazionale. Quindi questo speculatore ne ha un doppio vantaggio. Può vendere sul mercato italiano il riso indiano ed a prezzi che non corrispondono a quello di costo aumentato del dazio, e quindi riesce a far vittoriosamente concorrenza comperando a miglior mercato la merce.

Quando poi la esporta ha il diritto di ottenere dal fisco il rimborso di una somma per

questo servizio che può aver reso alla propria industria, ma che certo non rende alla produzione. È una questione che fu detta allora molto delicata, ed io aggiungo che è una questione che può diventare molto grave perchè in pratica parte del beneficio che si credeva di potere ottenere dal dazio rimane in tal modo eluso. Nè io credo che sia così difficile poter ottenere (e la domanda mi pare molto modesta e soprattutto doverosa) che la legge sia rigorosamente applicata, perchè il fatto che la Camera ha voluto che quest'articolo di legge rimanesse per due anni in esperimento dimostra il desiderio della Camera che questo esperimento fosse fatto con tutta cautela, senza che i risultati ne fossero perturbati da influenze che non voglio qualificare, ma che bisogna assolutamente bandire.

E ripeto che non è difficile riuscire a questa applicazione rigorosa della legge, perchè la difficoltà di riconoscere le due qualità di riso non dev'essere molto grande; e l'onorevole ministro di agricoltura ed il suo collega per le finanze debbono a questo proposito ricordare quali e insistenti premure siano state fatte dagli esportatori di riso in Francia. E tanto facile riconoscere le due qualità di riso che continuamente alla frontiera francese succede l'arresto del nostro riso diretto in Francia per il solo sospetto che in esso vi fu mescolata una parte di riso forestiero. Anzi l'amministrazione francese ha contestato perfino che fosse lecito introdurre in Francia riso giapponese prodotto in Italia in guisa da far nascere quelle questioni eh'è inutile che io ricordi all'onorevole ministro, perchè le conosce meglio di me e che io ho profittato di questa occasione per ricordare onde raccomandare che, riattivandosi come auguro e spero trattative di accordi commerciali colla Francia si procuri trovar modo di evitare siffatte questioni che, a danno dei risicoltori italiani, intralciano e pregiudicano lo scambio fra le due nazioni. Dunque se alla frontiera francese non è difficile riconoscere quale sia il riso italiano e quale l'indiano, e in quale quantità sia nella miscela stessa il riso italiano e il riso indiano, mi pare che non sia pretendere troppo che alla dogana nostra si faccia, per la riesportazione del riso indiano, la stessa scrupolosa attenzione che si fa alla frontiera francese per l'esportazione del nostro riso in Francia.

Perchè se così non si facesse, si potrebbe venire necessariamente, legittimamente ad una conseguenza di una notevole importanza. Non sono che pochi giorni che noi qui, discutendo la legge dei provvedimenti relativi allo zucchero, abbiamo

dovuto leggere in un documento ufficiale che la amministrazione riteneva necessario che il Parlamento vietasse la colorazione degli zuccheri, perchè con la colorazione degli zuccheri si commetteva una frode a danno dell'erario e a beneficio degli speculatori. Per evitare questo fatto si è dovuto assolutamente derogare alla licenza che si era data della colorazione. Ne verrebbe dunque che quando non si facesse, durante il periodo di esperimento, rigorosamente applicare l'articolo della legge relativo alla importazione del riso indiano destinato ad essere lavorato in Italia e poi esportato, come il Governo ha dichiarato che si sarebbe fatto, come la Camera ha voluto che si facesse, l'unica conseguenza, dopo l'esperimento di due anni eseguito senza vigilanza, l'unica conseguenza dico, sarebbe come si è fatto per la colorazione degli zuccheri, la deroga all'applicazione dell'articolo 4. Io per ora non lo discuto questo articolo 4. Allora ne ho segnalati i difetti, ho accennato agli inconvenienti che potevano derivare, ma l'ho accettato con la condizione che il Governo aveva fatta esplicitamente alla Camera, che l'esperimento si sarebbe fatto con tutte le cautele; oggi ho il dovere ed il diritto di chiedere che quelle cautele sieno lealmente e per tutti applicate, e perciò appunto, perciò solo ho voluto segnalare al Governo le irregolarità che si commettono, e che lo stesso onorevole ministro delle finanze, che mi presta benevole attenzione, deve d'accordo col ministro tutore degli interessi degli agricoltori, vietare si riproducano.

Sono lieto che ascolti le mie parole l'onorevole ministro delle finanze, mentre io interpellava l'onorevole ministro dell'agricoltura, e desidero che mi senta egli stesso dire al ministro di agricoltura che non renderà certo un servizio all'agricoltura, come egli ne ha il dovere e come ne mostra sempre il desiderio, se non otterrà che il suo collega delle finanze, adottando tutte quelle misure, siano pur severe, che gli parranno opportune, rifiuti il rimborso del dazio depositato alla frontiera a tutto quel riso che, quando si riesporta, non si riconosca essere assolutamente tutto corrispondente al riso che si è importato.

Violare la legge è sempre un male; violare la legge a beneficio di pochi e a danno di molti è qualche cosa peggio che un male, è una colpa addirittura. Io credo che di questa colpa nè il Parlamento nè il Governo vorranno, evitando una vigilanza doverosa, essere non dico complici, come mi si suggerisce dal mio vicino, ma tolleranti.

Confido quindi che l'onorevole ministro di agricoltura e commercio e l'onorevole ministro delle

finanze, vorranno fare in modo che l'applicazione della legge sia rigorosa, e assolutamente eguale per tutti.

Io credo, e con ciò concludo, che si debba rifiutare a coloro che esportano del riso, non corrispondente per la qualità a quello importato, il rimborso del dazio depositato. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. La mia risposta all'interpellanza dell'onorevole Lucca è chiarissima e deve certamente sodisfarlo.

Riscontrando i precedenti consacrati nella tornata del 21 giugno 1887 riguardo al concetto dell'emendamento, da lui allora proposto, accettato dal Governo e votato dalla Camera; risulta che la Camera volle che fossero tutelati i diritti degli industriali e quelli dei produttori. Siccome non aveva ancora gli elementi tecnici per pronunziare l'ultima parola, rimandò la soluzione della questione ad un ulteriore esperimento, che fissò ad un biennio; ma è evidente, come diceva l'onorevole Lucca, che l'esperimento deve esser fatto con tutta lealtà, con tutta sincerità, per poter riuscire ad un effetto utile; altrimenti quella disposizione sarebbe inefficace.

L'onorevole Lucca ha dichiarato che il ministro delle finanze, in coerenza all'articolo 4, ha dato le disposizioni per l'importazione temporanea del riso, ed ha emesso il suo decreto, udito il parere del Consiglio di Stato; e con ciò ha eseguito la legge. La questione però, (egli dice), non è delle discipline date col decreto, ma dell'esecuzione data ad esse ed alla legge.

Se, come afferma l'onorevole Lucca, il concetto della legge è che il beneficio della importazione temporanea debba intendersi subordinato alla riesportazione dello stesso genere lavorato; converrà vedere come in pratica la identità possa essere assicurata. E l'onorevole Lucca ha rivolto la domanda a me, più che al ministro delle finanze, perchè dal punto di vista doganale, la ricerca è poco interessante, ma interessantissima, invece, diventa, nell'interesse della produzione nazionale, affidata al ministro di agricoltura.

Quindi io dichiaro che interporrò i miei uffici presso il mio collega delle finanze, (il quale, fortunatamente, ha udito lo svolgimento della interpellanza), affinchè sieno adottati i metodi più opportuni diretti ad ottenere che quell'esperimento, a cui la legge subordina la soluzione definitiva della questione, sia fatto con tutta la cura possibile e con tutta lealtà.

Quali, però, sono i metodi per raggiungere questo scopo?

L'onorevole Lucca, che è uomo pratico, ne ha suggerito uno. Ha detto: fate in Italia, per la leale applicazione dell'articolo 4, quello che fa la Francia sul riso, che vi va dall'Italia. Rispondo che è un metodo degno di considerazione. Non posso però, su due piedi (anche perchè si tratta di una materia connessa con le discipline doganali) dare il mio assenso, fin da ora, al metodo da lui proposto; ma riconosco con lui la necessità che si debbano adottare dei criteri, perchè non siano vulnerate le ragioni dei produttori, che la legge non volle pregiudicare, intendendo invece che sieno contemperate con le ragioni degli industriali.

“ Equità dall'una e dall'altra parte; le speranze dei risicoltori e dei brillatori rimangano intatte, e l'ultima parola sia deferita al Parlamento. „

Così disse l'onorevole Luzzatti, relatore della Giunta parlamentare; e questo volle la legge:

Ma, perchè possano le legittime aspettative dei produttori e degli industriali essere giustamente valutate dal Parlamento, a cui spetta, dopo un biennio di esperimento, il definitivo giudizio, è evidente debba questo esperimento farsi lealmente e all'uopo debbano studiarvi tutti quei metodi che valgano a raggiungere lo scopo, che è nei desideri dell'onorevole interpellante e del Governo. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. L'onorevole Lucca ha facoltà di dichiarare se sia, o no soddisfatto delle risposte dell'onorevole ministro.

Lucca. Ringrazio l'onorevole ministro, augurandomi che i fatti, corrispondano alle sue parole.

Presidente. Così, è esaurita la interpellanza dell'onorevole Lucca.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Più volte, nella discussione del bilancio, mi fu richiesto di presentare una proposta di legge, al Parlamento, diretta a prevenire e combattere le adulterazioni dei vini. In adempimento delle promesse fatte, presentai un disegno di legge che formò oggetto di relazione, per parte di una Commissione parlamentare, la quale ebbe a relatore l'onorevole Lucca. La discussione fu fatta alla Camera; ma, siccome furono presentate diverse proposte, la Commissione ed il Governo chiesero il tempo necessario per esaminarle e riferirne. Intanto, avvenne lo scioglimento della

Camera, e così la discussione non potè proseguirsi. Intanto siccome ho ripetuta, anche nella Legislatura attuale, la promessa precedentemente fatta; in adempimento di essa, io mi fo un dovere di presentare un disegno di legge per prevenire e combattere le adulterazioni e le sofisticazioni dei vini.

A quest'argomento si connette la proposta di legge stata presentata dagli onorevoli Morini, Bertana e Mensio. Io li prego a voler considerare, che essi hanno pienissimo il diritto di svolgere la loro proposta, ed io, se ciò avviene, chiederò che la Camera la prendesse in considerazione. Ma, avendo riguardo che l'argomento è già innanzi alla Camera per effetto del mio progetto di legge, io li prego a voler ritirare la loro proposta, oppure, per non ledere il loro diritto, li prego a voler rimandare ogni discussione a quando verrà in esame il disegno di legge, che ho presentato, e che potrà essere distribuito al più presto.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro di agricoltura e commercio della presentazione di questo disegno di legge che sarà stampato e distribuito agli onorevoli deputati.

Angeloni. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Angeloni ha facoltà di parlare.

Angeloni. Io prego la Camera di voler dichiarare l'urgenza su questo disegno di legge.

Presidente. Se non vi sono opposizioni, l'urgenza s'intenderà ammessa.

(L'urgenza è ammessa).

L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una proposta di legge dei deputati Morini, Bertana e Mensio, che mi pare abbia attinenza col disegno di legge presentato or ora dall'onorevole ministro d'agricoltura e commercio. Si dà lettura del disegno di legge.

De Seta, segretario, ne dà lettura.

Presidente. L'onorevole Morini intende svolgere il suo disegno di legge? Ne ha facoltà.

Morini. Quanto a me era mia intenzione di svolgere questa proposta di legge; ed era mia intenzione, perchè avendo veduto che la prima volta il ministro aveva presentato un disegno di legge a questo proposito che non era stato accettato dalla Camera, mi pareva di aver trovato un mezzo il quale potesse essere dalla Camera accettato per raggiungere l'intento che è comune al ministro ed a me.

Ora io non posso ritirare la mia proposta perchè non conosco ancora il disegno di legge

che oggi per la prima volta presenta il ministro. Potrebbe essere che questo disegno comprendesse anche la proposta che faccio io; ma potrebbe essere anche il contrario. Se comprendesse questa proposta, come il ministro accenna, io non avrei difficoltà di ritirarla; se no, io non posso rinunciarvi. Prima di tutto dunque, dovrei vedere il disegno di legge dell'onorevole ministro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.

In risposta all'onorevole collega Morini devo rettificare un fatto. Egli ha detto che la Camera non accettò il disegno di legge da me presentato nella precedente Legislatura. Nulla di ciò. La Camera in una tornata fece la discussione generale; come per tutti i progetti, anche per esso, vi furono oratori pro e contro; e si presentarono varie proposte.

Siccome queste erano degne di considerazione, ed alcune modificavano essenzialmente il progetto, la Commissione ed il Governo come si usa sempre, presero del tempo per poterle studiare e riferire. Quindi la Camera non si pronunziò sull'argomento, e restò sospeso il suo voto. Detto ciò, vengo all'argomento principale.

Il mio disegno di legge, (senza che io dica adesso alla Camera ciò che esso contiene, poichè lo si vedrà subito, appena sarà stampato) riguarda tutta la materia, e contiene tutte le disposizioni che a me sembrano opportune e convenienti per prevenire e combattere le adulterazioni e sofisticazioni del vino. Vedranno gli Uffici, e la Camera a suo tempo, se il mio progetto raggiunga lo scopo. Certo è però, che, se le osservazioni e proposte dell'onorevole collega Morini non sono contenute nel mio disegno di legge, egli ha pienissima libertà, negli Uffici e nella discussione alla Camera, di presentarle come emendamenti.

Il suo diritto rimane inalterato; nè per esercitarlo occorre che egli presenti una speciale proposta di legge. Perciò nuovamente lo prego di ritirare la sua proposta, che non ha più scopo dopo la presentazione del mio progetto, su cui egli, come qualunque altro collega, ha diritto di fare ogni specie di osservazione e di emendamento.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Morini.

Morini. Intesa la dichiarazione ora fatta dall'onorevole ministro, non ho nessuna difficoltà di ritirare questo disegno di legge; dichiaro però che come emendamento lo ripresenterò, quando

già per avventura non sia il concetto del mio disegno di legge concreto in quello presentato dall'onorevole ministro, che non conosco ancora ed intorno al quale non posso pronunziarmi. Intendo dunque di riservarmi tutti i miei diritti.

Presidente. Dunque Ella ritira il suo disegno di legge che aveva presentato e che gli Uffici avevano ammesso alla lettura.

Morini. Con queste condizioni. (*Sì sì! — Sì ride.*)

Presidente. Io non posso ammettere condizioni; se lo ritira s'intende ritirato.

Avverto la Camera che fra breve sarà distribuita la relazione sul disegno di legge per conversione in legge del decreto reale 30 dicembre 1887, per la proroga dei trattati di commercio colla Svizzera, colla Francia e colla Spagna.

Io ho fiducia, ripeto, che questo disegno di legge sarà in breve distribuito, quindi gli onorevoli deputati che intendono parlare, possono iscriversi fin da ora. Quando poi non fosse distribuito in tempo, allora evidentemente la Camera invece di discuterlo domani, lo discuterà dopo domani.

La seduta termina alle 5.20.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Domande di autorizzazione a procedere contro i deputati Moneta e Mascilli. (99, 93)

Discussione del disegno di legge:

2. Approvazione di contratti di vendita e permuta di beni demaniali. (31)

3. Autorizzazione di nuove spese per costruzione di edifici militari in Roma. (61)

4. Concessione della naturalità italiana al marchese Giovanni Meyer. (79).

5. Maggiori spese per lavori di strade nazionali e provinciali. (58)

6. Conversione in legge dei Regi Decreti 30 dicembre 1887 per la proroga dei trattati di commercio con la Svizzera, la Francia e la Spagna. (92)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1888. — Tip. della Camera dei Deputati.
(Stabilimenti del Fibreno).

Allegato.

all'interpellanza dell'onorevole Maffi.

RAPPORTO DI CONFRONTO

fra alcune disposizioni di carattere finanziario nei regolamenti del personale delle ferrovie.

Disposizioni vigenti prima delle Convenzioni.

Assegni di percorrenza.

Da chilom. 1 a chilom. 1000:

ai capi conduttori	L. 0,70
ai conduttori	" 0,50
ai guardafreni	" 0,40

Da chilom. 1001 a chilom. 2000:

ai capi conduttori	L. 0,90
ai conduttori	" 0,70
ai guardafreni	" 0,60

Da chilom. 2001 in avanti:

ai capi conduttori	L. 1,10
ai conduttori	" 0,90
ai guardafreni	" 0,80

Disposizioni applicate dopo le Convenzioni.

Al personale viaggiante.

Ordini di servizio n. 62:

ai capi conduttori	L. 0,50
ai conduttori	" 0,50
ai guardafreni	" 0,40

ai capi conduttori	L. 0,70
ai conduttori	" 0,60
ai guardafreni	" 0,50

ai capi conduttori	L. 0,90
ai conduttori	" 0,80
ai guardafreni	" 0,60

A queste diminuzioni vanno aggiunte altre restrizioni e riduzioni nelle diarie di pernottazione, talchè i proventi straordinari del personale viaggiante sono diminuiti nella proporzione di un terzo.

Congedi.

A tutto il personale stabile si accordavano all'anno 10 giorni di congedo con paga (articolo 102, Regolamento 1871).

L'ordine di servizio n. 66 all'articolo 1 dice che i congedi saranno accordati al personale di fatica quando le esigenze del servizio lo permetteranno; in ogni modo però sono limitati a non oltre 7 giorni e senza corresponsione di paga.

All'altro personale però si aumentò il congedo di 5 giorni per quegli agenti che hanno 10 anni di servizio, e di 10 giorni per quelli che hanno un periodo più lungo.

Ma codesto beneficio di 40 ore per i primi e di 80 per i secondi che si avrebbe dai nuovi regolamenti viene pagato dal personale medesimo, con 360 ore in più di lavoro, inquantochè per tutti gli uffici l'orario giornaliero è stato aumentato di un'ora.

Segue Allegato.

Indennità di trasferta.

L'articolo 40 del regolamento 1871, per gli effetti delle indennità di trasferta divide il personale in 8 categorie.

Mezza trasferta diurna, fuori residenza = ore 3;
 Intera " " " " = " 6.

L'ordine di servizio n. 63 invece istituisce 12 categorie, senza comprendervi i segretari, e quindi facendone effettivamente 13; con un abile spostamento di categorie, vengono a diminuirsi le indennità di trasferta, abbassandosi d'una categoria tutto il personale, ad eccezione di pochi ispettori, ingegneri e capi-sezione.

Per di più si aumentò il periodo di tempo pel quale l'agente possa acquistare il diritto alle indennità di trasferta.

Ordine di servizio n. 63: mezza trasferta = ore 5;
 " " " " " " " " = " 7.

Lo stesso peggioramento si verifica per le trasferte notturne e per le indennità di trasloco.

Economie sull'olio e combustibile di macchina. Indennità di cancelleria.

Queste economie furono ridotte di oltre la metà, sia per la qualità dei combustibili, sia per l'alterazione negli assegni. Consultare il complesso, (non qualche deposito soltanto), dei fogli di paga del personale di macchina, d'una intera rete dei mesi oltre il febbraio 1887 e confrontarne il risultato coi fogli di paga sotto le cessate amministrazioni.

Le indennità di cancelleria furono soppresse.

Servizi straordinari.

L'articolo 98 del regolamento 1871 assegnava una gratificazione mensile di lire 12 ai capi stazione od impiegati del movimento che, oltre le loro mansioni, disimpegnavano il servizio telegrafico.

L'ordine di servizio n. 67 aumentò di un'ora il servizio, portando cioè da 7 ad 8 ore giornaliero il lavoro negli uffici. Così si viene a togliere lire 0,80 agli agenti da lire 1080 a lire 2100, e lire 1 agli agenti da lire 2100 a lire 3000 di soprassoldo per la prima ora di servizio dopo la settimana.

Soppressa la corrispondente gratificazione senza neppure una disposizione di regolamento.

Sottrazione di paga alle ore di lavoro straordinario dell'agente, per compensare l'amministrazione delle ore di malattia, (constatata e non attribuita a cattiva condotta), che impedirono la prestazione di servizio.

Segue Allegato.

Tassa di ricchezza mobile.

Contribuzione del 6,25 per cento.

Con circolare n. 20 della rete Adriatica la contribuzione fu portata all'8,25 per cento. Anche l'amministrazione della rete Mediterranea ha applicata questa disposizione.

Aumenti di stipendio.

Categorie di aumenti annuali . . .	L.	60
"	"	150
"	"	300

Ridotte a.	L.	30
"	"	100
"	"	120
"	"	180
"	"	240

L'ordine di servizio n. 288, all'articolo 24 dispone, che quando agli agenti, provvisti di assegno personale tocca aumento di classe e di stipendio, questo si compenetra sino a debita concorrenza nel soldo accresciutogli. E così l'aumento diventa illusorio per tutto quel periodo di anni in cui l'assegno personale deve compenetrarsi nel soldo accresciuto.

Per servizio militare, per malattie, per assenza dal servizio per *cura esagerata* della salute, sospensioni di stipendio e paga in misure che non è possibile neppure il confronto col sistema delle cessate amministrazioni.

Massa — Vestiario.

Fino dal 1° luglio 1885 gli agenti avevano una eccedenza pel titolo Massa-Vestiario.

L'amministrazione *dell'Adriatica* interpretando a modo suo l'articolo 8 dell'ordine di servizio n. 53, non corrisponde agli agenti nessun interesse su questo fondo, che supera forse le lire 200,000.

Indennità di malaria.

Le indennità di malaria venivano corrisposte, a seconda delle stagioni e degli stipendi nelle seguenti proporzioni:

da lire 15 a lire 60 mensili per gli agenti a stipendio fisso;

da lire 0,10 a lire 1,40 al giorno pel personale a paga giornaliera.

L'ordine di servizio n. 64, toglie la parità di trattamento fra impiegati a stipendio mensile e agenti a paga giornaliera, stabilendone quattro categorie con le seguenti indennità:

da L. 0.45	a L.	1.20
" " 0.30	" "	0.80
" " 0.20	" "	0.60
" " 0.15	" "	0.40

Nella Maremma toscana si soppressero perfino (a tanto giunge la grettezza disumana) al basso personale le somministrazioni di medicinali e i giorni di licenza che per ragioni impellenti di umanità si concedevano dalle cessate amministrazioni.

Segue Allegato.

Esami del personale di macchina.

I fuochisti dell'ex-Romane, allievi delle scuole di macchina, addetti a quell'amministrazione, avevano, per regolamento, il diritto di aspirare come candidati agli esami di macchinisti.

Nei nuovi regolamenti questo diritto fu soppresso.

Diritto di reclamo.

L'articolo 4 dell'ordine di servizio della rete Mediterranea, e l'articolo 7 dell'ordine di servizio n. 57 della rete Adriatica determinano il diritto di reclamo in modo che si potrebbe chiamare grottesco, se non si sapesse che così si vuole per rendere illusorio quel diritto.

Sarebbe più leale e più dignitoso sopprimerlo, ma lo si vuole introdurre per ispirito di speculazione: chi scrive conosce dei casi nei quali, per risposta a reclami presentati nelle forme più corrette, le amministrazioni inflissero una multa agli instanti di lire 10 e un monito, che è pari a tre mesi di ritardo nelle promozioni e quindi di ritardo negli aumenti.

AVVERTENZE. La parte d'indole morale, e le disposizioni punitive, contenute nei nuovi regolamenti, per quanto eccessivamente severe, le ho escluse da questo rapporto, che non ha di mira altro che il confronto della parte finanziaria.

Gli impegni verso le Casse pensioni e di soccorso non si possono ancora giudicare, in quanto che sono subordinati a studi che non sono completati.

Osservo per ultimo, come la Società per la *Rete Mediterranea*, abbia attivato il nuovo regolamento fino dal primo dicembre 1886; la Società per la *Rete Adriatica* sostituì a diverse riprese con diversi ordini di servizio, alcuni dei quali applicati fino dal 1° agosto 1886, tutto un nuovo ordinamento, alle discipline vigenti prima delle Convenzioni; la Società per la *Rete Sicula* ne seguiva l'esempio nello scorso maggio.

Malgrado ciò il ministro affermò alla Camera, il giorno 23 maggio 1887, che regolamenti ed organici non erano ancora stati approvati dal Governo; a me personalmente il ministro stesso, quattro giorni dopo dichiarava di ignorare tutto ciò, malgrado due interpellanze svolte alla Camera il mese di dicembre dall'onorevole Demaria e da me, e di un'ampia discussione che ebbe luogo nel mese di gennaio, nella quale l'onorevole Pantano faceva conoscere al ministro quanto è oggetto di questo rapporto.

Roma, 10 giugno 1887.

ANTONIO MAFFI
Deputato.

