



Cronaca Politica

La follia coloniale italiana -- L'inchiesta ferroviaria.

I.

La nuova avventura che l'Italia tenta in Cina dimostra che i nostri governanti sono affetti da mania coloniale insanabile.

Essi ambiscono ad avere delle colonie, come c'è chi sogna castelli incantati, mentre la fame gli tormenta le viscere.

E' in verità singolare che mentre le altre nazioni (esempio di grande attualità, gli Stati Uniti), allora soltanto hanno pensato ad acquistare colonie quando la loro produzione eccedette il consumo del paese, l'Italia invece agisce a rovescio, per quella fatale aberrazione che le ha fatto sprecare dal 1860 in qua miliardi di lire in spese di lusso, mentre avrebbe dovuto e dovrebbe pensare al necessario.

D'altra parte è un errore il credere che un popolo sia ricco in ragione del territorio che possiede, non della ricchezza che produce.

Bisognerebbe persuadersi di questa semplice verità, che si può possedere un vasto dominio senza saperlo sfruttare, e si può saper sfruttare economicamente un paese senza possederlo. E' ciò che giustamente mise in rilievo il Ferrero in una Conferenza all'Associazione della Stampa di Roma, benchè forse un po' esageratamente. Quando le colonie americane si ribellarono all'Inghilterra, i commercianti inglesi si credettero rovinati: i fatti dimostrarono che s'ingannavano. Perchè gli Stati Uniti, fatti indipendenti, continuarono a comprar merci dall'Inghilterra, anzi ne comprarono in assai maggior quantità di prima, tanto che l'esportazione dall'Inghilterra agli Stati Uniti, che nel triennio 1771-78 ammontava in media a sterline 3,064,843 salì nel triennio 1798-1800 a 6,507,473, e le importazioni da 1,322,532 salirono a 1,986,528 sterline.

La qual cosa ci riporta alla verità fondamentale in Economia, che la capacità d'acquisto de' consumatori, paesani e forestieri, è la determinante principale de' guadagni dei produttori e dello stato di floridezza o di languore delle industrie e de' commerci di un paese. Volete veder prosperare l'industria e il commercio dell'Italia? Date al popolo la possibilità di acquistare, di spendere: diminuite le imposte, sopprimete le spese improduttive, risparmiate

alla nazione i danni e le beffe delle avventure africane... in Africa e in Cina.

II.

La necessità di organizzare i servizi pubblici — tra cui specialmente il ferroviario — sottraendoli al potere arbitrario di privati capitalisti, e quel ch'è forse anche peggio, di Direttori irresponsabili di società anonime, ha avuto una dimostrazione pratica nei risultati della inchiesta eseguita da una Commissione parlamentare sulle cause di malcontento degli impiegati delle Ferrovie Italiane. L'inchiesta, che è stata condotta con lodevole imparzialità, ha accertato: — Che il *personale straordinario*, non fu trattato anorma dell'art. 82: che le prescrizioni dell'art. 103 circa il *ruolo organico* non furono eseguite, il ruolo non essendo mai stato fatto e quindi mai presentato dalle Società, recandosi in atto un nuovo ordinamento del personale senza aspettare la accettazione del governo in conformità delle prescrizioni del capitolato;

Che per ciò che riguarda le *qualifiche e gli stipendi*, dati gli elenchi presentati — in iscambio di veri ruoli organici — in maniera da non poter desumere da essi la vera posizione di ciascun impiegato, non vi sono garanzie sufficienti;

Che relativamente alle *retribuzioni accessorie*, nulla si è riscontrato che sia conforme ai patti contrattuali;

Che riguardo all'*imposta di ricchezza mobile* le Società hanno violato l'art. 103, secondo il quale gli stipendi non potevano essere nè direttamente nè indirettamente diminuiti;

Che circa il *regolamento*, non essendosi eseguito il quinto capoverso dell'art. 103, per il vecchio personale restano in vigore i regolamenti delle cessate amministrazioni;

Che circa gli *avanzamenti*, l'art. 103, che doveva fornire i mezzi per garantire la condizione morale e materiale degli impiegati, è rimasto una disposizione oziosa e di nessun valore:

Che, relativamente alle *sospensioni e dispense dal servizio*, le norme non sono ben determinate e precise principalmente per le pene disciplinari stabilite in modo da sottoporre il personale a soverchio arbitrio;

Che, per ciò che riguarda il *personale nuovo*, le Società meritano lode perchè, sebbene non obbligatevi dalla legge, non trattarono il nuovo personale *peggio* del vecchio;

Che circa la *massa vestiario*, la Mediterranea si lasciò vincere dall'interesse e dal sentimento della propria potenza;

Che, quanto agli *istituti di previdenza* il secondo capoverso dell'art. 35 che imponeva alle Società, rispetto agli istituti di previdenza, speciali doveri, non solo è dopo 13 anni lettera morta, ma che le condizioni dell'istituto di previdenza sono enormemente peggiorate;

Che il *malcontento del personale* è gravissimo e generale e gene-

rato da cause che si possono classificare in due grandi categorie; quella derivante da insufficiente paga e da frequenti conflitti, e quella d'indole sociale, cause che urge di rimuovere;

Che, per ciò che riguarda la *sufficienza numerica del personale*, essa non è tale, forse anche per la sua distribuzione, da assicurare la regolare funzione di tutti i servizi;

Che, circa l'*idoneità del personale*, i particolari raccolti non sono concordi; pare però che l'idoneità non manchi; soltanto le inidoneità si verificano per le soverchie sostituzioni a causa d'insufficienza numerica permanente o temporanea di qualche categoria di personale;

Che circa le *ore di lavoro*, il presente stato di cose è tale da non potersene appagare, e che però urge provvedere nel senso di diminuire l'orario tanto a vantaggio del personale che per la sicurezza dei viaggiatori;

Che la *cointeressenza nelle stazioni* in nessun caso possa essere uno sfruttamento, anche minimo, del personale, ma una applicazione umana e provvida della legge della economia delle forze.

Quanto ai metodi di governo delle Società, basti dire che, avendo taluni impiegati iniziato contro l'Amministrazione delle Mediterranee un giudizio, nel quale poi sono riesciti vittoriosi, l'Amministrazione li tramutò in terre malariche e in siti lontani, e confessa in un suo rapporto che essa ciò fece, meno per esercitare una vendetta contro di essi, che per intimidire moltissimi altri impiegati i quali avevano gli stessi dritti e si preparavano ad intentare anch'essi giudizio. Così l'Amministrazione confessa un suo reato!

Una cosa notevole di osservazione è che quello stesso Governo, che ha lasciato fare l'inchiesta, e che dichiara, per mezzo di essa, che la Società ha mancato di fare l'organico de' suoi impiegati, interviene poi nei giudizi, promossi dagli stessi impiegati e *per favorire la società* sostiene perfettamente il contrario, cioè che l'organico fu fatto — una bugia manifesta.

Infine, poichè la questione di questi giudizi cade sugli stipendi e sugli aumenti di stipendio, è bene ricordare quali sono gli stipendii dei pezzi grossi delle ferrovie: L. 60,000 l'anno al direttore generale delle Mediterranee, L. 45,000 al vicedirettore, Lire 45,000 al direttore del materiale, L. 25,000 al direttore di esercizio in Napoli, L. 12,000 a ciascuno dei capi di servizio, oltre indennità di trasferte, gratificazioni ecc. La società giustifica questi grossi stipendi in confronto alle meschine paghe degli impiegati con la seguente teoria:

« È risaputo che in un'azienda industriale chi specialmente contribuisce a dare sviluppo alla produzione non è la massa esecutrice, ma sono le menti che dirigono: la parte che eseguisce, concorre a produrre, ma l'essenza, la potenzialità della produzione dipende da coloro che stanno alla dirigenza ».....

OBSERVER.