

IL REGIO DECRETO LEGGE 22 MARZO 1934 N. 654, LA PROTEZIONE DELLA MATERNITÀ E DELL'INFANZIA

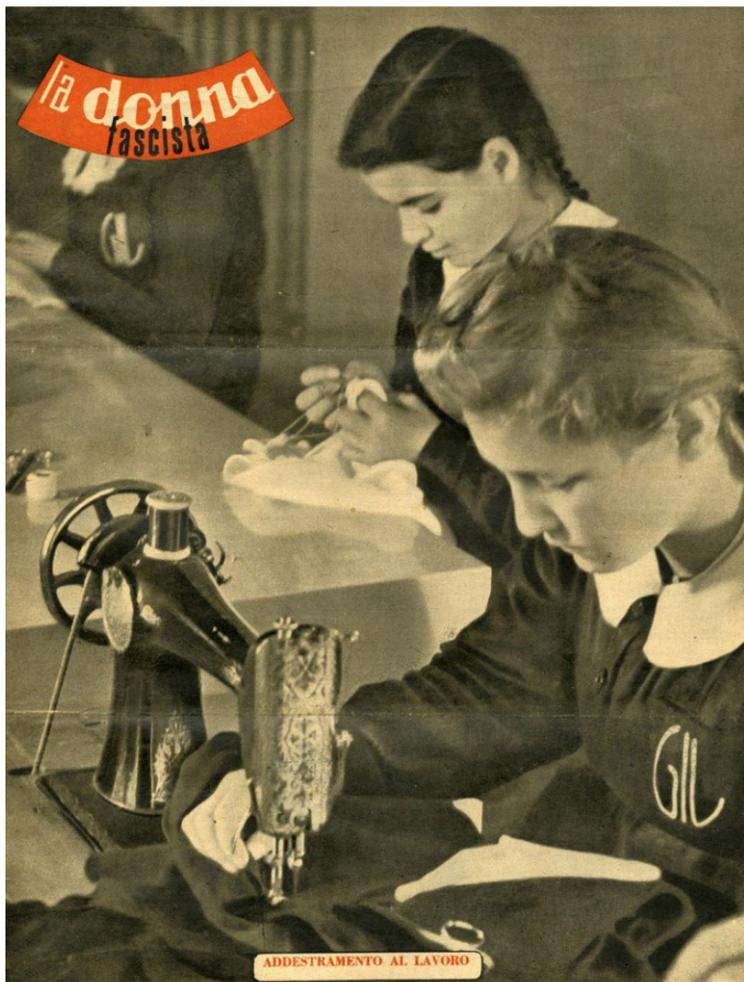
Il Fascismo e la tutela delle lavoratrici

L'astensione obbligatoria in prossimità del parto, l'obbligo di mantenimento del posto e il divieto di licenziamento

di Emma Moriconi

Durante lo scorso mese di dicembre, girando l'Italia insieme a Edda Negri Mussolini per presentare il nostro libro dedicato a Donna Rachele, abbiamo avuto modo di visitare molti luoghi e di conoscere molte persone, e anche di confrontarci con loro su varie tematiche. Come il lettore sa, spesso riporto su queste colonne alcune vicende, impressioni, riflessioni, e oggi vorrei raccontare della nostra tappa ad Agropoli. Siamo state accolte, come sempre, con molto affetto dall'amministrazione comunale, che era in questo caso rappresentata dall'Assessore Crispino. A fare da moderatore la professoressa Anna Maria Petolicchio, che con garbo, fine intelligenza e competenza ha saputo gestire una serata molto appassionante e coinvolgente. Ogni tappa ci lascia qualcosa di bello, ricordi, emozioni. Così è stato anche ad Agropoli. Al termine della presentazione abbiamo ascoltato il nostro pubblico e ci ha particolarmente colpito il breve intervento di una signora che, con semplicità e sincerità, ha detto: "Ho sentito dire che Benito Mussolini ha fatto molto per le donne lavoratrici. Be', se questo è vero, io vorrei dirgli grazie, a Mussolini". Poche parole, semplici, ma sentite, che ci hanno commosse. Altri interventi successivi a questo mi hanno impedito, quel giorno, di scendere nel

dettaglio, ma alla signora di Agropoli avrei voluto dire che sì, è vero: Benito Mussolini ha fatto molto per le donne lavoratrici. E siccome ho il privilegio di scrivere per un quotidiano on line che è anche gratuito, ho il piacere di rispondere alla signora da queste colonne. Sono certa che questo mio scritto le giungerà, in qualche maniera. Sì, signora, si tratta del Regio Decreto del 22 marzo 1934 n. 654, un Testo Unico - nel quale andarono a convergere le leggi numero 2277 del 1925 e la 1168 del 1927 - dedicato alla protezione e assistenza della maternità e infanzia. Parliamo dell'istituzione dell'Opera Nazionale Maternità e Infanzia, della quale abbiamo già parlato a lungo, che doveva provvedere all'assistenza delle madri o dei minori bisognosi. L'ONMI fondò istituzioni di assistenza, casse di maternità, e provvide a tutto quanto fosse necessario alle madri che ne avevano necessità. Nel caso specifico di cui parlava la signora di Agropoli, vediamo come il Decreto Legge del 22 marzo 1934 andò a regolamentare la materia in modo preciso e compiuto per la prima volta nella storia d'Italia. Grazie a questa riforma era vietato adibire le donne al lavoro nel periodo che precedeva e seguiva il parto, l'astensione obbligatoria post partum venne fissata in sei settimane, la pre partum a un mese. Salvo che venisse prodotta richiesta della donna e esibito certificato medico che attestasse la prosecuzione del lavoro senza



rischio di pregiudizio per le sue condizioni di salute: in questo caso il periodo era riducibile fino a tre

settimane. Inoltre venne istituito il periodo di astensione facoltativa: l'art. 8 conferiva alla donna il diritto

di assentarsi "fin dall'inizio della sesta settimana antecedente la data presunta del parto". Al datore di lavoro venne imposto l'obbligo di conservazione del posto, e - con l'art. 11 - gli venne imposto il divieto di licenziamento della donna. Inoltre alle donne venne garantita la possibilità di allattare al seno i figli senza pericolo di conseguenze pregiudizievoli per la loro posizione lavorativa. Non finisce qui: gli artt. 14-17 obbligavano i datori di lavoro a dare alle mamme che allattavano al seno i propri figli due periodi di riposo durante la giornata proprio per provvedere all'allattamento, per un anno dalla nascita del bambino. La durata dei riposi venne dettata per legge in un'ora ciascuno: il datore di lavoro poteva predisporre un'apposita camera per l'allattamento, viceversa la donna aveva diritto di uscire dall'azienda. La camera per l'allattamento era obbligatoria per le aziende in cui erano occupate almeno 50 donne di età compresa tra i 15 e i 50 anni.

Queste sono informazioni di massima, non dettagliatissime certamente, ma sufficienti credo a rispondere alla domanda della signora di Agropoli, che saluto da queste pagine con cordialità e che ringrazio per aver saputo dire una bella verità storica con naturalezza e mostrando anche un po' di coraggio, che in molti, quel pomeriggio, abbiamo apprezzato. ■

emoriconi@ilgiornaleditalia.org

SAN MARINO: LA FERROVIA VOLUTA DAL DUCE E DISTRUTTA DAGLI ANGLO-AMERICANI

La ferrovia elettrica Rimini - San Marino collegava in un'ora le due città

A settant'anni dal bombardamento alleato, l'associazione Treno Bianco Azzurro riaccende un mito



di Simone Sperduto

Lazzurra visione di San Marino, come la definì Giovanni Pascoli, ha sempre affascinato chiunque abbia scorto anche solo in lontananza la sagoma maestosa del Monte Titano. La più antica repubblica del mondo, un piccolo enclave in territorio romagnolo, è divenuta Patrimonio Unesco nel luglio del 2008. Custode delle tradizioni comunali italiane, San Marino si estende su un territorio di circa 60 km² suddiviso in nove circoscrizioni, dette Castelli. Circondata dalla

catena appenninica, ad eccezione del versante in direzione di Rimini, la repubblica sammarinese ha potuto nei secoli sfruttare questo scenario impervio come difesa dagli attacchi esterni; ma l'isolamento non aveva più ragion d'essere dopo l'Unità d'Italia: con i cosiddetti trattati di buon vicinato, i due Stati avevano tutto l'interesse a comunicare quanto più possibile. La ferrovia era arrivata a Rimini già nel 1861, ma per proseguire verso San Marino occorreva utilizzare una lenta corriera a cavalli. Con due sole corse giornaliere questo mezzo di lo-



comozione poteva servire essenzialmente all'inoltro della corrispondenza postale, come sottolineò Gian Guido Turchi nel suo saggio storico "Rimini - San Marino in treno".

Date le premesse, in pochi avrebbero scommesso su quanto accaduto in un fatidico 3 dicembre 1928: la posa solenne della prima pietra della ferrovia elettrica Rimini - San Marino. Le cronache dell'epoca affidarono a un simpatico aneddoto la decisione di far arrivare una linea ferroviaria fin sulla tortuosa cima del Monte Titano. In una calda e soleggiata giornata d'agosto del '26 Benito Mussolini, che era in vacanza a Riccione, decise di concedersi una visita oltre confine. Da buon romagnolo

il Duce non poté fare a meno di ammirare il panorama dalle austere rocce sammarinesi. Fece quindi notare al Segretario di Stato Giuliano Gozi l'utilità di un treno che mettesse in comunicazione Rimini con Serravalle, ovvero uno dei Castelli situati a ridosso della frontiera a valle. "Se Vostra Eccellenza vorrà, la ferrovia potrà arrivare fino a San Marino", fu la replica di Gozi e Mussolini assicurò che l'opera sarebbe giunta fino alla capitale sammarinese. La Società Veneto-Emiliana di Ferrovie e Tramvie (SVEFT) poté contare per la messa in opera sull'impiego di tremila operai suddivisi in tre turni giornalieri da otto ore. La ferrovia elettrica a scartamento ridotto

venne inaugurata il 12 giugno del '32 con il taglio del nastro immortalato dalle cineprese dell'Istituto Luce. La cerimonia ebbe luogo simbolicamente presso la stazione di Dogana, la più vicina al confine tra i due Stati, alla presenza delle più alte cariche istituzionali sia italiane che sammarinesi.

Era nato un mito, un gioiello dell'ingegneria civile dell'epoca, destinato purtroppo a una breve attività. I bombardamenti anglo-americani del 26 giugno del 1944 danneggiarono parte della ferrovia e del suo tracciato. San Marino fu oggetto delle bombe degli Alleati "per errore" benché l'antica repubblica fosse notoriamente neutrale e marcata come tale sulle mappe. L'ultima corsa fu effettuata l'11 luglio del '44 con un convoglio che trasportava i rifugiati. Si stima che San Marino abbia dato ospitalità e riparo a circa centomila persone provenienti dalle limitrofe aree d'Italia colpite dai bombardamenti. Tantissime famiglie trovarono riparo in alcune delle diciassette gallerie del tracciato ferroviario che, al termine delle ostilità belliche, furono abbandonate a se stesse custodendo al proprio interno il materiale rotabile scampato alle devastazioni della guerra. A set-

tant'anni dal conflitto, l'Associazione Treno Bianco Azzurro (ATBA) fondata a San Marino nel 2011 sta poco per volta riportando alla luce un pezzo di storia lasciato nell'oblio per tutti questi decenni. L'attività di recupero, restauro e riqualificazione del materiale e di parte del tracciato cittadino ad opera dell'associazione è narrata in un documentario - fiction prodotto con la regia di Philippe Macina e con il patrocinio delle Segreterie di Stato al Territorio, all'Istruzione e al Turismo. Nell'estate del 2011 venivano estratti i rotabili rimasti rinchiusi nella galleria Montale e all'alba del 12 giugno del 2012, nell'ottantesimo anniversario della ferrovia, faceva ritorno a San Marino l'elettromotrice AB-03 dopo il restauro avvenuto a Roma. "A breve verrà aperto un museo ferroviario all'interno delle nicchie della galleria e molti dei cimeli che si vedranno sono stati recuperati e consegnati all'Associazione Treno Bianco Azzurro. C'è inoltre la possibilità di fare un giretto con il treno: oggi solo per 800 metri, nella speranza di un allungamento possibile di 4 km. Si tratta di un progetto che l'ATBA sta promuovendo con le Segreterie di Stato e i tecnici", rende noto l'ATBA tramite il presidente Alessandro Rattini. ■