

glorioso per l'Italia nostra: in modo che tutti potessero dire, come pur troppo si è affermato, non che il paese progredisce per virtù propria, malgrado Governo e Stato; ma che invece lo Stato ed il Governo sono anch'essi propulsori delle iniziative più ardite e sono alti coefficienti di ogni libera manifestazione di civile progresso e di nazionale prosperità. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Goglio.

GOGLIO. Onorevoli colleghi! Consentitemi che io faccia appello alla vostra cortesia per ottenere da voi, e per pochi minuti soltanto, benigna la vostra attenzione sopra una questione che interessa la Nazione tutta.

I lamenti che si levano d'ogni parte d'Italia, per il disordine che regna sovrano nel servizio ferroviario, sono in gran parte giustificati, perchè, nessuno può dissimularselo, il disordine esiste, e questo, secondo il mio parere, dipende da due distinte cause: l'una d'ordine amministrativo e l'altra d'ordine tecnico.

Cominciamo dalla prima causa:

Quando il 1° luglio dello scorso anno le ferrovie passarono dalle Società allo Stato, in allora io non dubitavo neppure lontanamente che, e Ministero e direzione generale avrebbero di comune accordo stabilito di sospendere bensì l'azione delle direzioni generali delle tre reti, ma avrebbero sentito il dovere di mantenere tutto il personale per un dato tempo al suo posto, per non travolgere nel caos un servizio tanto delicato ed importante.

Ciò fecero appunto le società Adriatica e Mediterranea quando, nel 1885, dovettero radunare in un solo esercizio reti appartenenti a tre diverse Amministrazioni ferroviarie, rette da norme diverse.

Perchè, onorevoli colleghi, doveva apparire illogico, anche per chi abbia solo un'infarinatura di studii ferroviari, ritenere che il lavoro d'organizzazione del personale, cura gelosa e costante delle Società, per lo spazio di un ventennio, dovesse, dall'oggi al domani, essere quasi totalmente distrutto per sacrificarlo, *ipso facto*, ai nuovi ordinamenti in vigore.

Nè alcuno potrà accusarmi di eccessiva severità se ripeto non essere stato nè logico, nè prudente che l'ordinamento del personale, il quale costò tanta fatica alle Società, fosse, con altrettanta leggerezza,

quasi di punto in bianco, trasformato e modificato.

Lungi da me qualsiasi idea di biasimo contro le degne persone, che, col nuovo assetto ferroviario, d'un tratto, senza l'orazione *sudavit et alsit*, raggiunsero la vetta della loro carriera, perchè le ritengo dotate di meriti personali indiscutibili; ma l'onorevole ministro non potrà negarmi che certi voli troppo repentini, non abbiano fatto nel personale ferroviario una dolorosa impressione, e non abbiano ingenerato una confusione ed uno sconforto di cui si risentono oggi i tristi effetti.

Perchè, a parte, ripeto, i meriti personali di ognuno, nella tecnica del servizio ferroviario (come l'onorevole ministro per primo m'insegna) si deve soprattutto tener presente come assioma l'attitudine e la pratica profonda degli impiegati adibiti ai singoli servizi.

E se tale assioma si fosse imposto alla mente del ministro e della Direzione generale, certamente noi non avremmo assistito all'incomprensibile passaggio di capi e sottocapi servizio dall'Ufficio mantenimento al Movimento, dall'Ispettorato generale a capi-servizio del materiale, dal servizio degli orari a quello degli approvvigionamenti, eccetera... e ciò tutto a danno dell'ordine rigoroso che deve regnare in questa imponente collettività di energie che si chiama « Sistema ferroviario ».

Con quale competenza quelle egregie persone, e più che tutto, con quale coscienza potranno occuparsi oggi di servizi che fino a ieri erano per esse conosciuti in teoria, ma che non furono mai nell'ambito delle loro attribuzioni?

Naturalmente, quel personale, nella nuova posizione creatagli, si trova a disagio e sta facendo ora pur troppo il tirocinio per abilitarsi ad un importante servizio che impone un'azione rapida ed intelligente e non concede il lusso di una sosta per un perfezionamento negli studii.

Esaminiamo ora l'altra causa: quella d'ordine tecnico.

Non passa giorno in cui, per mancanza di vagoni in questo od in quel porto, in questa od in quella stazione, non venga sospesa l'accettazione delle merci, e per poco ancora che si continui tale deplorabile sistema, il paese dovrà soffrirne danni incalcolabili.

Il Governo, a dire il vero, tenta di rimediare a simili inconvenienti gravissimi, ora col noleggiare dei carri all'estero, ed ora