

l'adozione di tariffe differenziali per i viaggiatori, che a parità di introito rappresentano una maggiore spesa ed indirettamente un aumento di agenti; ha eseguito una quantità di lavori patrimoniali e quindi una grande quantità di trasporti a rimborso di spesa: ma l'essere contabilizzati a rimborso di spesa, non diminuisce il personale che occorre per farli.

Però, a parità di trattamento, la spesa pel personale di esercizio rappresenta oggi una percentuale dei prodotti minore che nel 1901. Invero nel 1908 la spesa complessiva pel personale d'esercizio ammontò a lire 218,269,660; nel 1901 a lire 127,305,578; la spesa è pertanto cresciuta, dal 1901 al 1908, di lire 90,964,082. Di questi 91 milioni circa di maggiore spesa, lire 47,587,171 sono dovute al migliore trattamento, perchè la spesa media per stipendi, paghe, competenze accessorie e contributo agli istituti di previdenza per gli agentistabili ed in prova dal 1901 al 1908, è aumentata da 1,487.77 lire a 1,900 lire; ossia, è aumentata del 27.71 per cento; e pel personale avventizio la spesa media individuale è cresciuta da lire 566.43 a lire 730.40 ossia del 28.95 per cento. Le altre lire 43,376,911 sono dovute ad aumento numerico di personale in misura del 40.70 per cento, mentre però i prodotti sono cresciuti del 54 ed i chilometri percorsi dai treni del 47 per cento.

Ora nel 1901 la spesa di personale ha rappresentato il 42.35 dei prodotti; nel 1907-1908. il 47.14: ma in questo 47.14 entra, per un 10.28, il miglior trattamento. Se nel 1907-1908 fosse stato in vigore il trattamento del 1901, avremmo una percentuale di spesa pel personale, rispetto ai prodotti, del 36.86; mentre che, nel 1901, era del 42.35.

La Camera deve persuadersi che io, per quanto sia ieri stato definito ministro paravento, re che governa e non regna (*Si ride*) cerco pur di rendermi esatto conto di ciò di cui devo assumere la responsabilità, del come vanno le cose dell'azienda ferroviaria. Ora, per la questione del personale, ho esaminato con cura uno studio fatto recentemente con grande esattezza; studio che era necessario per poter provvedere entro il termine di legge a stabilire le piante organiche del personale.

Lo studio fu fatto con riferimento alla rete Adriatica, ritenuta l'Amministrazione che aveva raggiunto l'ordinamento più rispondente ed economico per la rete che esercitava. Ora poichè un'amministrazione privata avea

per certo fatto il massimo sforzo per avere da pagare la minore quantità possibile di personale, le cifre proporzionali del personale della rete Adriatica rappresentano un termine di raffronto assai soddisfacente.

Il lavoro delle ferrovie di Stato, misurato dai chilometri-treno, rappresenta 3.34 volte quello della rete Adriatica, e misurato in base ai prodotti rappresenta 3.32. Invece gli agenti delle ferrovie di Stato (142 mila, esclusi quelli addetti a lavori speciali od a servizi senza corrispondenza nella rete Adriatica) sono attualmente 3,17 quelli della rete Adriatica.

Anzi, poichè si parla sempre di un parrassitismo crescente della burocrazia centrale, è bene notare che il personale dirigente (quello dei primi sei gradi) ascende a 1470 persone che rappresentano 2.87 quello della rete Adriatica; quello amministrativo (dal 7° al 12° grado) composto di 10,930 persone, 3.08; ed il personale esterno agli uffici in numero di 129,600 agenti, rappresenta 3,205.

Ora è già un primo passo essere arrivati al risultato di non eccedere la proporzione del personale della rete Adriatica: un secondo sarà quello di diminuirlo.

Frattanto ho sottoposto alla firma reale il decreto che determina la pianta organica dei primi sei gradi. Con quel decreto, che avrò l'onore ed il dovere di presentare al Parlamento per la conversione in legge, si è consolidata nella pianta organica la presente consistenza del personale dei primi sei gradi senza facoltà di aumento per verificarsi di maggiori prodotti. E quanto al personale degli altri gradi e per quello esterno si è stabilito con disposizioni interne che esso non possa avere un incremento in misura proporzionale all'aumento del prodotto, ma in misura inferiore.

Ora vengo a parlare di alcune accuse specifiche: comincio dalle automotrici. Io non ebbi il vantaggio di essere udito dall'onorevole Nofri quando ne parlai alla Camera un anno fa. Le automotrici funzionano egregiamente all'estero, ma sulle linee alle quali sono adatte ossia per un traffico leggero. In proposito l'amministrazione non aveva bisogno di fare esperimenti. D'altro canto, onorevole Nofri, ella ha detto cose giuste sulla necessità di provvedere urgentemente al servizio nel 1906, e mi vorrà pertanto consentire che allora l'amministrazione non potesse indugiare nemmeno per le automotrici e le ordinasse in conformità