

alla Camera la relazione sui seguenti disegni di legge:

Modificazioni ad alcuni ruoli organici del personale del Ministero del tesoro e di uffici ed aziende dipendenti;

Modificazioni all'organico del personale degli archivi di Stato;

Modificazioni al ruolo organico ed all'ordinamento del personale dell'Amministrazione del lotto, addetto ai servizi di verificazioni, di magazzino e di ordine;

Proroga a tutto il mese di marzo 1911 dell'esercizio provvisorio degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1910-11, che non fossero tradotti in legge entro il 31 dicembre 1910;

Proroga dell'esercizio provvisorio del bilancio pel fondo dell'emigrazione per l'esercizio finanziario 1910-11 a tutto il mese di marzo 1911.

RUBINI. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione al disegno di legge: « Proroga del corso legale di biglietti di banca e aumento della emissione dei biglietti di Stato ».

CASCIANI. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Provvedimenti a favore dell'industria del petrolio ».

PRESIDENTE. Tutte queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Ritornando alla discussione del bilancio dei lavori pubblici, ha facoltà di parlare l'onorevole Goglio.

GOGLIO. Altri colleghi più autorevoli di me hanno parlato e parleranno per portare il loro contributo al miglioramento tecnico e finanziario delle ferrovie. Il non voler riconoscere che le ferrovie di Stato, dal loro inizio, al giorno di oggi, non abbiano fatto verun progresso, sia nel servizio viaggiatori che nel servizio merci, che negli impianti fissi, sarebbe cosa non giusta e non ragionevole. Ma il problema che, a parer mio, dovrebbe prospettarsi in questa discussione è il seguente: se cioè gli ingenti stanziamenti che Governo e Camera hanno fatto a favore delle ferrovie di Stato, abbiano dato quel risultato che ragionevolmente si doveva attendere da essi.

Ma prima di ciò fare mi sia concesso di ricordare brevemente alla Camera come

venne costituita l'attuale Direzione generale autonoma.

L'ordinamento ferroviario di Stato, costituito nel secondo semestre del 1905, non ha avuto e non poteva avere buoni risultati, perchè composto di un agglomeramento di uffici, così farraginoso, che non era possibile avesse quella elasticità e prontezza che deve avere un organismo complesso e delicato come è l'organismo ferroviario di una grande rete. Vennero creati tredici Uffici centrali, dieci Direzioni compartimentali, un Consiglio di amministrazione, un Ispettorato centrale, un Consiglio di traffico, un Consiglio delle tariffe ed una quantità enorme di altri uffici.

O si dovevano formare i tredici servizi centrali e non le Direzioni compartimentali, oppure le Direzioni compartimentali e non gli uffici centrali.

E così si sarebbero risparmiate le ingenti spese a cui si è andati incontro nel costituire una quantità enorme di uffici sparsi in ogni parte d'Italia, in Roma in specie, e che anche oggi sono in un continuo stato di trasformazione e di concetto.

Si demolì tutto l'ordinamento ferroviario che era costato venti anni di esperienza e di studio alle cessate Società senza avere una idea esatta di ciò che si volesse e si potesse fare.

Era ovvio, quando si arrivò all'esercizio di Stato, di lasciare le cose quali erano e poi, poco alla volta, in base all'esperienza portare quei miglioramenti e quelle trasformazioni che appunto la pratica avrebbe potuto suggerire.

Così era ragionevole supporre che avendo l'amministrazione di Stato concentrato in una unica rete le reti Adriatica, Mediterranea e Sicula, l'aumento del personale non sarebbe stato ingente (se pure si voleva aumentare), mentre, a ragion veduta, avrebbe dovuto diminuire, perchè il fatto di tre Direzioni generali che si compenetrano in una sola avrebbe dovuto dare ragione a diminuzione anzichè ad aumento di personale.

Invece nel termine di quattro anni abbiamo 46 mila impiegati in più di quelli che avevano le passate Società con un onere al bilancio nostro di oltre 60 milioni all'anno. (*Commenti*).

E frattanto la spesa del solo personale è salita nell'esercizio 1908-909 a 228,249,223 lire.

E consultando la relazione annuale presentata dalla Direzione generale al ministro