

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

(N. 44 e 44-bis-A)

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
E MARINA MERCANTILE)

(RELATORE DE UNTERRICHTER)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro del Tesoro
di concerto col Ministro del Bilancio

NELLA SEDUTA DEL 25 GIUGNO 1963

Comunicata alla Presidenza il 21 settembre 1963

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964

INDICE

PREMESSA	Pag.	3
PARTE PRIMA		
MINISTERO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE	»	3
CONSIDERAZIONI GENERALI SUL BILANCIO	»	3
ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE	»	8
FERROVIE E TRAMVIE	»	8
PROSPETTIVE PER LA VITA FUTURA DELLE FERROVIE E TRAMVIE IN CONCESSIONE	»	9
AUTOLINEE	»	11
SITUAZIONE ECONOMICA DELLE AUTOLINEE IN CONCESSIONE	»	11
METROPOLITANE	»	13
TRASPORTI A FUNE	»	13
MOTORIZZAZIONE AGRICOLA	»	14
L'AUTOTRASPORTO DI MERCI	»	14
L'ENTE AUTOTRASPORTI MERCI (E.A.M.)	»	18
NAVIGAZIONE INTERNA	»	20
<i>Navigazione lacustre</i>	»	20
<i>Rete idroviaria della pianura padana</i>	»	20
<i>Navigazione sul Tevere</i>	»	22
CIRCOLAZIONE STRADALE		
<i>Autotrasporto persone</i>	»	22
<i>Ripartizione territoriale delle autovetture</i>	»	23
<i>Incrementi in valori assoluti e percentuali relative</i>	»	24
<i>Densità delle autovetture rispetto alla popolazione</i>	»	24
<i>Incidenti del traffico stradale</i>	»	27
<i>Congestione dei traffici urbani</i>	»	29
NUOVA DIREZIONE GENERALE DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE	»	29
ISPETTORATO GENERALE DELL'AVIAZIONE CIVILE	»	30
DATI SULLE COMPAGNIE NAZIONALI	»	30
CONSIDERAZIONI SULLE NECESSITA' DELL'AVIAZIONE CIVILE	»	31
PARTE SECONDA — FF.SS.		
CONSIDERAZIONI GENERALI SUL BILANCIO	»	32
CONSIDERAZIONI TECNICHE, ECONOMICHE E FINANZIARIE SUL BILANCIO 1963-64	»	32
CAUSE DELLE VARIAZIONI DEL BILANCIO 1963-64 RISPETTO AL BI- LANCIO 1962-63	»	35
ANDAMENTO DELLA GESTIONE 1962-63 IN CONFRONTO DEL BILANCIO PREVENTIVO DELLO STESSO ESERCIZIO	»	40
PROSPETTIVE E PROBLEMI PER UNA EVENTUALE ULTERIORE CHIA- RIFICAZIONE DEL BILANCIO	»	42
STRUTTURA E ORGANIZZAZIONE DELL'AZIENDA	»	43
ANDAMENTO DEL TRAFFICO FERROVIARIO	»	44
A) <i>Trasporti di persone</i>	»	44
B) <i>Trasporto di merci</i>	»	46
LE TARIFFE	»	47
I TRAFFICI DI MASSA, STAGIONALI E DI PUNTA	»	48
SITUAZIONE DEI TRANSITI DI CONFINE	»	50
IL TRAFFICO A MEZZO DI NAVI TRAGHETTO	»	51
NOTIZIE SULL'ANDAMENTO DELLA CIRCOLAZIONE DEI TRENI (RI- TARDI)	»	52
SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE	»	53
RIDIMENSIONAMENTO DEI COMPITI AZIENDALI	»	53
CONTROLLI E SNELLIMENTO PROCEDURE PER L'ATTIVITA' NEGO- ZIALE E FINANZIARIA	»	54
PROBLEMI DEL PERSONALE	»	55
1) <i>Il personale</i>	»	55
2) <i>Prevenzione degli infortuni sul lavoro</i>	»	58
3) <i>Scioperi</i>	»	58
PIANO DECENNALE ED ALTRI PRECEDENTI PROGRAMMI DI INVE- STIMENTI PATRIMONIALI PER IL RICLASSAMENTO E POTENZIA- MENTO DELLA RETE	»	59
CONCLUSIONE	»	61
DISEGNO DI LEGGE	»	62

PREMESSA

ONOREVOLI SENATORI. — Lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964, che con disegno di legge n. 2514 è stato presentato al Senato dai Ministri del tesoro e del bilancio, è redatto nella forma tradizionale e comprende nell'annesso n. 1 a' sensi dell'articolo 4 della legge 18 luglio 1957, n. 614, anche il bilancio di previsione della gestione governativa dei servizi pubblici di navigazione dei laghi Maggiore, di Garda e di Como e nella appendice n. 1 gli stati di previsione della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

PARTE PRIMA

MINISTERO DEI TRASPORTI
E DELL'AVIAZIONE CIVILECONSIDERAZIONI GENERALI
SUL BILANCIO

La ripartizione di tali stanziamenti e il raffronto con i corrispondenti stanziamenti dell'esercizio finanziario 1962-63 risultano dal prospetto seguente:

Lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1963-64, di cui il disegno di legge n. 2514, comporta stanziamenti per complessive lire 27.008.258.400.

	Esercizio 1962-63	Variazioni	Esercizio 1963-64]
<i>Spese generali:</i>			
— Per il personale in servizio	2.836.170.000	+ 205.650.000	3.041.820.000
— Per le attrezzature, la manutenzione ed il funzionamento degli Uffici e dei Servizi	522.400.000	+ 36.600.000	559.000.000
— Per studi, statistiche, ricerche, aggiornamenti culturali e tecnici, ed acquisti di apparecchiature sperimentali	45.200.000	+ 4.800.000	50.000.000
— Casuali e varie	13.900.000	— 1.000.000	12.900.000
— Rimborsi oneri F.S.	148.680.000	—	148.680.000
<i>Debito vitalizio</i>	299.500.000	+ 35.000.000	334.500.000
<i>Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione interna</i>	17.324.201.400	+ 1.867.657.000	19.191.858.400
<i>Costruzione di strade ferrate</i>	3.520.000.000	—	3.520.000.000
<i>Spese diverse</i>	149.800.000	— 300.000	149.500.000
TOTALE	24.859.851.400	+ 2.148.407.000	27.008.258.400

Le cifre suindicate si riferiscono al Gabinetto del Ministro e alle attività che il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile svolge tramite l'Ispettorato Generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Per quanto attiene all'Ispettorato generale dell'aviazione civile, per l'esercizio finanziario 1963-64 le spese risultano ancora iscrit-

te nello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa. Ciò in quanto alla epoca in cui **gli stati di previsione** vennero formati e presentati, la legge 30 gennaio 1963, n. 141, sul trasferimento dell'aviazione civile al Ministero dei trasporti, non era ancora entrata in vigore. Essa fu infatti pubblicata il 7 marzo e, prevedendo una *vacatio* di 90 giorni, entrò in vigore il 5 giugno.

In base ad accordi intervenuti fra i due Dicasteri e con gli Organi di controllo, i capitoli concernenti le spese in parola sono amministrati dall'Ispettorato generale della aviazione civile presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. È fatta eccezione per gli stanziamenti relativi al personale ai quali provvede la Direzione generale dei servizi amministrativi dell'Aeronautica, fino a quando il personale stesso non sarà definitivamente trasferito al Ministero dei

trasporti e dell'aviazione civile, e per i fondi riguardanti i servizi di assistenza al volo, cui provvede l'Ispettorato delle telecomunicazioni e assistenza al volo dell'Aeronautica, al quale i predetti servizi sono rimasti affidati.

Per maggiore facilità di consultazione ritengo opportuno riportare qui l'elenco dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa riguardanti l'aviazione civile:

LEGISLATURA IV - 1963 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Stato di previsione
per l'esercizio finanziario
1963-64

MINISTERO DELLA DIFESA

SPESA

Numero dell'esercizio		CAPITOLI DENOMINAZIONE	Competenza secondo lo stato di previsione per l'esercizio finanziario 1962-63	Variazioni che si propongono	Competenza risultante per l'esercizio finanziario 1963-64 (Col. 4 ± 5)
1962-63	1963-64				
1	2	3	4	5	6
		SPESA ORDINARIA			
		<i>Debito vitalizio e trattamenti similari.</i>			
241	240	Indennità di licenziamento al personale degli aeroporti civili (<i>Spese obbligatorie</i>)	1.000.000	»	1.000.000
		<i>Spese di personale.</i>			
242	241	Stipendi, assegni ed indennità varie al personale degli aeroporti civili (<i>Spese fisse e obbligatorie</i>)	37.780.000	+ (a) 7.803.000	45.583.000
243	242	Compensi per lavoro straordinario al personale degli aeroporti civili (articolo 1 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19 e successive modificazioni)	2.280.000	»	2.280.000
244	243	Indennità di missione nel territorio nazionale e rimborso spese di trasporto al personale degli aeroporti civili . . .	3.900.000	»	3.900.000
245	244	Indennità di missione all'estero e rimborso spese di trasporto al personale degli aeroporti civili	500.000	»	500.000
246	245	Indennità di trasferimento e rimborso spese di trasporto al personale degli aeroporti civili	1.000.000	»	1.000.000
			45.460.000	+ 7.803.000	53.263.000

(a) La variazione è così costituita:

Aumento proposto in applicazione della legge 19 aprile 1962, n. 175, concernente la concessione di un assegno mensile agli impiegati civili del Ministero della difesa	+ L.	7.400.000
Aumento proposto in relazione al decreto del Ministro del tesoro 30 marzo 1962, che stabilisce in applicazione della legge 27 maggio 1959, n. 324, la misura dell'indennità integrativa speciale . . .	+ »	403.000
Totale	+ L.	7.803.000

LEGISLATURA IV - 1963 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Stato di previsione
per l'esercizio finanziario
1963-64

MINISTERO DELLA DIFESA

SPESA

Numero dell'esercizio		CAPITOLI DENOMINAZIONE	Competenza secondo lo stato di previsione per l'esercizio finanziario 1962-63	Variazioni che si propongono	Competenze risultante per l'esercizio finanziario 1963-64 (Col. 4 ± 5)
1962-63	1963-64				
1	2	3	4	5	6
		<i>Spese di funzionamento.</i>			
247	246	Aviazione civile: gare, concorsi, manifestazioni, crociere aeree civili di propaganda aeronautica, aerocentri da turismo e scuole di pilotaggio civile - Contributi per servizi aerei in esperimento di durata inferiore ad un anno	110.000.000	+ (a) 120.000.000	230.000.000
248	247	Aviazione civile: premi, compensi e contributi ad enti ed istituzioni a carattere nazionale, internazionale ed a persone estranee all'Amministrazione per la propaganda aeronautica e per opere e prestazioni a favore dell'Aeronautica civile - spese per congressi e conferenze nazionali ed internazionali - acquisto e stampa di pubblicazioni interessanti l'Aviazione civile	496.460.000	»	496.460.000
249	248	Aviazione civile: spese relative al mantenimento dei campi di aviazione aperti al traffico aereo civile nazionale ed internazionale, nonché al mantenimento, funzionamento e arredamento degli uffici di controllo statale - Manutenzione e riparazione automezzi, natanti ed attrezzature mobili - Affitti e canoni - Spese di rappresentanza relative alla Aviazione civile - Uniformi per il personale civile addetto agli uffici di controllo statale	1.440.976.000	»	(b) 1.440.976.000
			2.047.436.000	+ 120.000.000	2.167.436.000

(a) Aumento che si propone in relazione alle esigenze.

(b) Di questo stanziamento lire 195.000.000 sono da considerarsi *spese di investimento* in quanto destinate all'arredamento degli uffici degli aeroporti civili ed all'acquisto di automezzi e natanti.

Stato di previsione
per l'esercizio finanziario
1963-64

MINISTERO DELLA DIFESA

SPESA

CAPITOLI		DENOMINAZIONE	Competenza secondo lo stato di previsione per l'esercizio finanziario 1962-63	Variazioni che si propongono	Competenza risultante per l'esercizio finanziario 1963-64 (Col. 4 ± 5)
Numero dell'esercizio					
1962-63	1963-64				
1	2	3	4	5	3
		SPESA STRAORDINARIA <i>Spese di funzionamento.</i>			
273	270*	Spese relative alla costruzione, sistemazione, trasformazione ed ampliamento di impianti degli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile - Spese relative agli uffici di controllo statale - Spese relative ad infrastrutture radioelettriche di assistenza alla navigazione aerea e della rete dei servizi di comunicazioni interessanti il traffico aereo civile - Spese per acquisto di automezzi, natanti, attrezzature, macchinari ed utensili vari. Spese per acquisto di aeromobili e relative parti di ricambio (a)	3.150.000.000	(a) 120.000.000	(a) 3.030.000.000
274	271*	Spese per contributi di avviamento a Società di navigazione aerea per l'esercizio di servizi aerei interni ed a lungo raggio (regio decreto-legge 18 ottobre 1923, n. 3176, convertito nella legge 31 gennaio 1926, n. 753)	600.000.000	»	600.000.000
275	272*	Spese relative alla costruzione degli aeroporti civili di Genova, Venezia e Palermo ed esecuzione di opere straordinarie agli aeroporti già aperti al traffico aereo civile (leggi 16 aprile 1954, n. 156 e 5 maggio 1956, n. 524)	1.500.000.000	»	(b) 1.500.000.000
			5.250.000.000	— 120.000.000	5.130.000.000

(a) Modificata la denominazione del capitolo per una migliore formulazione di essa. Variazione che si propone per previste minori esigenze. Lo stanziamento risultante viene autorizzato con l'articolo 3 del disegno di legge che approva il presente stato di previsione della spesa.

(b) Lo stanziamento corrisponde alla decima delle trenta annualità del contributo spettante al Consorzio autonomo del porto di Genova per la costruzione dell'Aeroporto di Genova-Sestri (lire 500.000.000) e all'ottava delle dieci annualità dei contributi per la costruzione dei nuovi aeroporti civili di Venezia e di Palermo ed esecuzione di opere straordinarie agli aeroporti già aperti al traffico aereo civile (lire 1.000.000.000).

Il totale degli importi affidati all'amministrazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'esercizio finanziario 1963-64 risulta così di milioni 34.359.957.400.

Premesse queste brevi notizie tecnico-contabili generali sul bilancio, ritengo opportuno aggiungere qualche notizia e commento su alcuni settori delle attività controllate o svolte dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE

FERROVIE-TRAMVIE

In base agli stanziamenti stabiliti dalle leggi per i lavori eseguiti dalle Concessionarie, sono stati pagati dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 quale contributo dello Stato per nuove costruzioni, potenziamento e trasformazione di linee ferroviarie i seguenti importi in base a leggi diverse:

Ferrovia Roma-Lido	L.	10.000.000
Ferrovia Roma-Viterbo	»	65.665.690
Ferrovia Circumflegrea	»	263.302.367
Ferrovia Bari-Barletta	»	835.095.804
Ferrovia Trento-Malè	»	107.802.604
Ferrovia Circumetnea	»	12.548.218
		<hr/>
TOTALE	L.	1.294.414.683

In base alla legge 14 giugno 1949, n. 410:

Ferrovia Sangritana	L.	18.119.130
Ferrovia Suzzara-Ferrara	»	7.951.705
Ferrovia Piove di Sacco-Adria	»	1.611.457
Tramvie di Torino	»	20.860.128
Ferrovie Complementari Sarde	»	5.981.197
Ferrovia Alifana	»	542.155.195
Strade Ferrate Sarde	»	1.699.380
Ferrovia Circumetnea	»	101.300.611
		<hr/>
	L.	699.678.803

Danni alluvionali:

Strade Complementari Sarde	L.	17.810.870
Ferrovia Garganica	»	8.140.810
Ferrovie Calabro Lucane	»	36.131.046
		<hr/>
	L.	62.082.726
TOTALE	L.	761.761.529

TOTALE GENERALE L. 2.056.176.212

Per quanto riguarda il prossimo esercizio 1963-64, le somme che si presume di dover erogare in base alle disposizioni di legge già in vigore sono le seguenti:

LEGISLATURA IV - 1963 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Nuove costruzioni, potenziamento e trasformazione di linee in base a leggi diverse:

Ferrovia Circumflegrea	L.	600 milioni
Ferrovia Bari-Barletta	»	500 milioni
Ferrovia Trento-Malè	»	330 milioni
Ferrovia Umbertide-S. Sepolcro	»	150 milioni
Ferrovia Circumetnea	»	100 milioni
TOTALE		L. 1.680 milioni

Ricostruzione di linee di trasporto in concessione in base alla legge 14 giugno 1949, n. 410:

Ferrovia Alifana	L.	100 milioni
Ferrovia Circumetnea	»	80 milioni
Ferrovia Sangritana	»	60 milioni
Ferrovie complementari	»	40 milioni
Ferrovia Parma-Suzzara	»	7 milioni
L.		287 milioni

Danni alluvionali:

Ferrovie complementari Sarde	L.	31 milioni
Ferrovie Calabro-Lucane	»	19 milioni
Ferrovia Garganica	»	17 milioni
Strade ferrate Sarde	»	5 milioni
L.		72 milioni
TOTALE		L. 359 milioni

TOTALE GENERALE L. 2.039 milioni

PROSPETTIVE PER LA VITA FUTURA DELLE FERROVIE E TRAMVIE IN CON- CESSIONE

La situazione economica e tecnica di quasi tutti gli impianti ferroviari in concessione va diventando ogni giorno più pesante e in non pochi casi insostenibile.

Ogni concessione di pubblico servizio di trasporto ad impianti fissi ha alla base un piano finanziario contenente i dati di previsione delle spese e degli introiti ed il cui equilibrio, nei casi di insufficienza dei prodotti del traffico, viene assicurato dallo Sta-

to con una integrazione sotto forma di sovvenzione.

L'atto di concessione si fonda quindi sul presupposto della permanenza delle condizioni che rendono economicamente possibile l'esecuzione del servizio.

Appare evidente che, qualora nel corso della concessione, le previsioni siano alterate da fatti non potuti prevedere all'atto dell'affidamento del servizio, si debbano porre in essere tutti i mezzi necessari ed idonei a normalizzare la situazione.

Accertate, perciò, le condizioni di necessità ed esaurita ogni altra possibilità, non ri-

mane che l'intervento dello Stato, come elemento equilibratore dell'economia della gestione per garantire, nell'interesse della collettività, l'efficiente continuazione del servizio.

L'ipotesi è riferita ovviamente a fatti che non possono comunque far carico alle aziende concessionarie, e che, aggravando progressivamente le condizioni di deficitarietà, possono minacciare la sicurezza e la regolarità dell'esercizio e creare le condizioni per il depauperamento degli impianti e del materiale e per il dissolvimento dell'impresa.

A questi concetti ed a queste finalità si ispirò la legge 2 agosto 1952, n. 1221, ma le somme che sono state stanziare a tal fine (18 miliardi con l'articolo 17 della citata legge e 6 miliardi con la legge 24 giugno 1959, n. 622, in totale 24 miliardi), sono risultate del tutto insufficienti di fronte alle effettive necessità del settore, che, nella redazione dei piani, furono forse eccessivamente comprese sia in funzione dei limiti di sovvenzione fissati e sia nell'intento di risanare, con le disponibilità esistenti, il maggior numero possibile di aziende.

D'altra parte non si può ignorare che, mentre per le ferrovie in concessione, che esercitano complessivamente chilometri 4.981 di linea, si sono erogati finora solo 24 miliardi di lire, per le Ferrovie dello Stato, le cui linee hanno uno sviluppo di 16.395 chilometri (poco più di tre volte cioè di quelle delle ferrovie concesse) si sono spesi centinaia di miliardi senza, peraltro, che con questo ne sia stata sanata la situazione deficitaria.

Nè può dirsi che il settore in questione sia di scarso peso, poichè basterà considerare che, come già detto sopra, le ferrovie concesse esercitano una rete corrispondente a circa un terzo di quella esercitata dalla Ferrovie dello Stato, con un traffico viaggiatori pari a circa la metà (170 milioni contro 386 milioni nel 1962). Al riguardo, peraltro, si deve tener conto che il traffico sulle ferrovie in concessione si svolge tutto su brevi distanze (percorso medio per viaggiatore: F. S. chilometri 72,2; Ferrovie concesse chilometri 19,3), e pertanto il rapporto reale, che si desume dai valori dei viaggiatori-chi-

lometri, è minore (F. S. 27 miliardi circa; Ferrovie concesse 3 miliardi circa).

Ciò è però sempre indice di una effettiva rilevanza del settore nel quadro dell'attività economica del Paese, specie se si considera che il traffico sulle linee concesse è dato per lo più da lavoratori e studenti che giornalmente raggiungono i rispettivi posti di lavoro o di studio.

Allo stato delle cose si presenta un grave dilemma: o assicurare alle aziende concessionarie i fondi necessari, debitamente e scrupolosamente accertati, per proseguire nell'attività o disporre la sostituzione o la chiusura degli esercizi. Nè è da ritenere che una eventuale risoluzione anticipata delle concessioni e l'assunzione del servizio da parte dello Stato si possa concludere con vantaggio per la pubblica finanza.

Certo è che ogni ulteriore rinvio impegna gravemente la responsabilità soprattutto dello Stato, poichè, a parte le conseguenze di ordine sociale che potranno derivare dalla impossibilità, in cui già molte aziende si trovano, di corrispondere perfino le retribuzioni ai propri dipendenti, come si è verificato in diversi casi, è da tenere presente che seriamente compromessa è in molti casi la sicurezza degli impianti, essendo mancato assolutamente il modo di provvedere anche alla loro ordinaria manutenzione, mentre era nei voti di tutti che gli impianti si ammodernassero e potenziassero al punto da poter controbilanciare l'incontenibile concorrenza della motorizzazione pubblica e privata.

In definitiva occorre provvedere senza ulteriori indugi ad integrare le sovvenzioni delle aziende già parzialmente ammodernate, anche per non rendere del tutto inutili gli sforzi compiuti finora, e a porre a disposizione i fondi occorrenti per dare inizio con sollecitudine all'ammodernamento delle altre aziende (circa 20), i cui programmi già in gran parte esaminati ed approvati dall'apposita Commissione interministeriale sono da anni giacenti per mancanza di fondi.

Il deficit delle aziende di trasporto ad impianti fissi in concessione si aggrava di giorno in giorno, per il continuo aumento delle spese, particolarmente di quelle relative al personale, non compensate da aumenti del-

le tariffe. E frattanto aumentano le esposizioni debitorie verso l'I.N.P.S., verso le F. S., per i servizi cumulativi, verso le Aziende elettriche fornitrici della energia di trazione, verso le Banche, debiti che vanno aggravati dal carico degli interessi passivi, per cui diventa impossibile anche ogni ricorso al credito bancario.

autolinee normali

	Anno 1962	Anno 1963
numero autolinee	10.486	10.558
rete km.	530.877	531.127
percorrenza in autobus/km	799.321.000	799.348.000
viaggiatori/km.	17.896.000.000	17.896.594.000
viaggiatori trasportati	1.350.000.000	1.350.324.000
autobus impiegati	18.511	18.551

autolinee gran turismo

	Anno 1962	Anno 1963
numero autolinee	529	530
rete km.	97.163	112.800
autobus/km.	23.241.044	36.566.321
autobus impiegati	631	720

I dati per il 1963 sono evidentemente non definitivi.

Da quanto esposto si rileva che la rete delle autolinee non contempla modificazioni quantitative di rilievo, ma va gradualmente assestandosi, e si adegua sempre più alle pubbliche esigenze.

Tale processo di adeguamento fa sì che gli automezzi pubblici di linea — grazie soprattutto alle loro caratteristiche di duttilità — vanno sempre più aderendo alle esigenze del traffico e specialmente a quelle del traffico operaio, dando luogo ad un sufficiente sistema di trasporto tendente a garantire rapidi e comodi collegamenti dei centri di residenza dei lavoratori con i luoghi di lavoro.

Anche il numero delle aziende concessionarie in questi ultimi anni non è variato di molto, ma la tendenza è verso la diminuzione; infatti nel 1959 si avevano 1.686 aziende,

AUTOLINEE

L'attuale consistenza della rete e del traffico delle pubbliche autolinee può essere riassunta nelle seguenti cifre, che vengono raffrontate con le risultanze al 31 dicembre 1962:

nel 1961, data delle ultime statistiche, 1.661 aziende. Il numero enorme di ditte concessionarie può a prima vista sembrare economicamente e socialmente controproducente; non è così perchè sono proprio le modeste, piccole aziende a gestione quasi familiare quelle che hanno reso possibile la realizzazione di servizi pubblici anche nelle località più remote e disagiate.

SITUAZIONE ECONOMICA
DELLE AUTOLINEE IN CONCESSIONE

Quasi tutte le imprese grandi e piccole esercenti autolinee, già da vario tempo in difficoltà, sono ormai in piena crisi, particolarmente nel Centro-Sud: i risultati delle gestioni, in un numero ognor crescente di casi, si chiudono in netta perdita.

Le cause di tale crisi sono da ravvisare nei fenomeni seguenti: *a)* enorme sviluppo della motorizzazione privata; *b)* incessante dilagare della concorrenza fatta dagli autoservizi abusivi; *c)* crescente utilizzazione dei servizi regolari da parte di utenti che viaggiano a prezzi ridotti, cioè a dire impiegati, studenti ed operai, i quali usufruendo di tariffe di favore, viaggiano in abbonamento con sconti non inferiori al 40 per cento; *d)* spopolamento dei paesi siti in collina ed in montagna per l'esodo delle popolazioni verso i centri industriali del settentrione e verso l'estero; *e)* continuo aumento dei costi, dovuti principalmente all'aumento delle retribuzioni e degli oneri previdenziali per il personale dipendente. Altro aumento è ora in gestazione, avendo i sindacati dei lavoratori, in occasione della stipulazione del nuovo contratto collettivo, avanzato notevoli richieste di aumento.

Poichè le cause anzidette hanno carattere generale, salvo rare eccezioni, generale è la crisi del settore, crisi che si manifesta evidente anche negli autoservizi gestiti da amministrazioni commissariali dell'Ispettorato generale M.C.T.C. ed in quelli gestiti da imprese in cui opera, ancorchè indirettamente, la pubblica Amministrazione.

A nulla gioverebbe un eventuale aumento delle tariffe che, lungi dal produrre effetti benefici, secondo ogni ragionevole previsione, darebbe anzi nel più dei casi risultati controproducenti, anche perchè sarebbe d'incentivo all'ulteriore diffondersi della concorrenza abusiva, con cui i concessionari non possono competere, perchè la detta concorrenza, appunto perchè abusiva, oltre ad avvantaggiarsi delle evasioni fiscali, si sottrae all'osservanza dei contratti collettivi di lavoro, nonchè agli oneri previdenziali, sociali ed assicurativi.

In questa situazione e poichè ovviamente nessuna impresa privata può a lungo operare in perdita, si rende indispensabile ed urgente un intervento dello Stato, che valga almeno a tenere in vita quei servizi, che essendo di interesse pubblico e di spiccato interesse sociale, non possono essere soppressi.

Le modalità e i limiti di questo intervento vanno studiati, ma in prima linea sembra logico far ricorso ai rimedi già adottati in passato, cioè ripristinare la riduzione dell'imposta di fabbricazione sui carburanti, nonchè concedere alle autolinee i sussidi previsti dagli articoli 14 e 15 della vigente legge 28 settembre 1939, n. 1822.

Il primo dei rimedi di cui sopra è stato già adottato col regio decreto-legge 2 dicembre 1935, n. 2096, che prevedeva il rimborso parziale dell'imposta di fabbricazione sui carburanti consumati dagli autoveicoli in servizio pubblico di linea.

Il preminente interesse pubblico che caratterizza tali servizi ispirò in prosieguo altro provvedimento quale il regio decreto-legge 17 dicembre 1937, n. 1870, che nell'aumentare le aliquote della tassa di vendita sui carburanti, tenne ferma per i detti servizi l'aliquota precedente, trattandosi di attività che — come è detto nella relazione ministeriale — non avrebbe potuto sopportare un nuovo aggravio. Altrettanto si fece col regio decreto-legge 28 aprile 1938, numero 390. Successivamente il regio decreto-legge 28 febbraio 1939, n. 334, nell'istituire una imposta di fabbricazione sugli olii minerali in sostituzione della preesistente tassa di vendita, incluse i « carburanti consumati dagli autoveicoli adibiti alle autolinee in servizio pubblico » nella tabella *B* concernente i prodotti da « ammettere ad aliquota ridotta di imposte di produzione ».

La necessità di un trattamento di favore per i suddetti autoservizi pubblici venne confermata dalla tabella allegata al regio decreto-legge 25 agosto 1939, n. 1201, ed ulteriormente ribadita dal regio decreto-legge 14 settembre 1939, n. 1319, come sottolineato nella relazione ministeriale. In prosieguo di tempo però l'agevolazione di cui innanzi venne soppressa dall'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 26 aprile 1945, n. 223, mentre l'agevolazione medesima venne tenuta ferma per numerosi altri settori, taluni dei quali aventi ad oggetto attività analoga a quella delle autolinee. Godono infatti dell'esenzione dall'imposta di fabbricazione i carburanti destinati alle automotrici delle Ferrovie dello Stato ed altresì quel-

li destinati alle macchine agricole, alle avio-linee, alle scuole di pilotaggio aereo, eccetera; godono dell'aliquota ridotta i carburanti destinati alle autovetture in servizio pubblico da piazza (tabelle A e B allegate alla legge 31 dicembre 1962, n. 1852).

METROPOLITANE

È ormai indiscusso che la congestione del traffico nei grandi complessi urbani può essere validamente alleggerita solo con la costruzione di ferrovie metropolitane; gli abitanti delle nostre maggiori città, Roma, Milano, Napoli risentono in modo particolare i disagi derivanti dalla insufficienza e lentezza degli attuali trasporti in superficie, e ogni sacrificio va fatto per accelerare i tempi di realizzazione di queste metropolitane; altrimenti tra 5-6 anni, nonostante tutti gli accorgimenti e la buona volontà degli amministratori, assisteremo nelle ore di punta ad una intollerabile paralisi del traffico in molte zone.

Per la metropolitana di Roma l'Ufficio Superiore per le Metropolitane ha curato nel decorso esercizio finanziario 1962-1963 lo svolgimento delle procedure per la concessione della costruzione della linea Osteria del Curato-Piazza Risorgimento in applicazione di quanto stabilito con la legge 24 dicembre 1959, n. 1145.

Per il primo tronco, Termini-Osteria del Curato, le ditte che avevano partecipato all'appalto-concorso, erano state invitate, in data 23 giugno 1962, a rielaborare i loro progetti in conformità delle direttive fissate dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto 17 maggio 1962 n. 1140.

I nuovi progetti, pervenuti entro il termine fissato del 21 ottobre 1962, sono stati esaminati dal Consiglio Superiore dei LL.PP. che, con voto 14 febbraio 1963 n. 2456, sceglieva quello definitivo.

Lo schema della convenzione per la concessione dei lavori di questo tronco trovasi ora all'esame del Ministero del Tesoro e del Consiglio di Stato ed è augurabile che venga dato presto l'avvio ai lavori.

Per il tronco Termini-Piazza Risorgimento nessuno dei progetti presentati dalle set-

te ditte che hanno partecipato alla gara è stato ritenuto ammissibile dal Consiglio Superiore dei LL.PP.; pertanto le ditte sono state invitate il 27 luglio u.s. a rielaborare entro il termine di cinque mesi i progetti stessi.

Per la diramazione per Torre Spaccata verrà quanto prima indetto altro appalto concorso.

È stata anche rilevata la urgenza di provvedere al completamento della linea attualmente in esercizio Termini-E.U.R. mediante la costruzione di un prolungamento da Termini a Monte Sacro di circa Km. 7,500 e di una diramazione dai Mercati Generali al nuovo centro direzionale delle Tre Fontane di circa Km. 4,500, nonché il potenziamento degli impianti esistenti.

È stato pertanto predisposto ed inviato al Tesoro uno schema di disegno di legge per il finanziamento della relativa spesa di costruzione, preventivata in 27 miliardi.

Per quanto riguarda la metropolitana di Milano, proseguono i lavori per la costruzione della prima linea (Viale Monza-Duomo-Piazzale Lotto, con diramazione per Piazzale Giovanni dalle Bande Nere) la quale prevedibilmente potrà essere aperta all'esercizio entro il 1964.

Sono inoltre bene avviati gli studi per poter dare inizio quanto prima anche alla costruzione della linea n. 2 (Lambrate-Stazione Centrale-Piazzale Cadorna-Porta Ticinese).

Per la città di Napoli, la concessione di Metropolitane sarebbe di competenza del Comune; tenuto conto della particolare situazione del bilancio di quella città e delle improrogabili necessità dei traffici, è stato proposto ai Ministeri finanziari uno schema di disegno di legge che prevede la costruzione a spese dello Stato di una linea metropolitana da Mergellina a Piazza Plebiscito, Stazione Centrale F.S., Stazione Circumvesuviana, Granili. La spesa prevista ammonta a 20 miliardi.

TRASPORTI A FUNE

L'attività nel settore trasporti a fune è stata particolarmente intensa.

Sul territorio nazionale sono oggi in esercizio secondo gli ultimi dati statistici dell'Ispettorato generale M.C.T.C., 66 funivie bifuni a va e vieni del tipo tradizionale, 36 impianti monofune di tipo speciale, 143 seggiovie, 27 ascensori in servizio pubblico, 23 funicolari terrestri, 610 sciovie.

Va segnalata in questo settore la notevole importanza degli studi e collaudi che vengono continuamente fatti presso l'apposito Centro sperimentale impianti a fune che ha ormai larga fama anche in campo internazionale. Esso contribuisce non solo ad assicurare la massima sicurezza degli impianti, ma anche a renderne più economica la costruzione e l'esercizio.

È continuata, secondo le disposizioni della legge 23 giugno 1927, n. 1110, l'erogazione di contributi nella misura massima del 50 per cento del costo dell'opera in tutti quei casi in cui il nuovo impianto soddisfaceva chiaramente un notevole pubblico interesse: collegamento di nuclei abitati montani con capoluoghi e località di transito di fondo valle, collegamento diretto di valli parallele, trasporto o trasferimento di turisti e sportivi verso le zone di alta montagna interessate da una confluenza di itinerari di vasto richiamo.

Questa forma di intervento dello Stato a favore di zone montane notoriamente depresse, rende non solo immediati servizi sociali evitando lo spopolamento della montagna, ma costituisce in molti casi anche un ottimo investimento produttivo a favore della nostra bilancia commerciale: è noto infatti l'apporto notevole di valute pregiate conseguito attraverso le varie attività delle zone turistiche.

MOTORIZZAZIONE AGRICOLA

Anche tale settore va assumendo di anno in anno sempre più importanza. Al 31 dicembre 1962 erano in esercizio 670.096 veicoli agricoli, così suddivisi:

trattrici agricole	316.423
rimorchi agricoli	130.000
macchine operatrici agricole	211.521
mietitrebbiatrici	6.876
motoagricole	5.276

Anche per tali veicoli esiste l'omologazione dei prototipi nel caso di produzione in serie e l'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione per gli esemplari prodotti singolarmente.

Sono state finora omologate di concerto con il Ministero dell'agricoltura e delle foreste — in seguito a prove effettuate presso 6 Centri particolarmente attrezzati e all'uopo autorizzati — complessivamente 236 tipi di macchine agricole:

trattrici agricole	85 tipi
rimorchi agricoli	15 tipi
macchine operatrici agricole	56 tipi
mietitrebbiatrici	28 tipi
motoagricole	52 tipi.

L'AUTOTRASPORTO DI MERCI

La situazione dell'autotrasporto di merci è oggetto di attento esame negli ambienti economici e politici, sia per i seri riflessi sull'economia interna, sia per le profonde riforme che sono attualmente allo studio in campo comunitario.

La legge 20 giugno 1935, n. 1349, distingue i trasporti in *conto proprio* (merce di proprietà, con autocarri propri) da quelli per *conto terzi* o professionali, ma, a differenza delle regolamentazioni vigenti negli altri Paesi europei ed extra europei, non pone delle limitazioni di distanze o delle condizioni speciali per l'ammissione delle ditte, all'esercizio di tale attività.

Pertanto, nelle statistiche messe a disposizione dall'Ente Autotrasporti Merci, che per legge ha tale compito, occorre distinguere, in base alle portate, i vari tipi di attività, partendo dal presupposto che soltanto i mezzi medi e pesanti — quelli cioè di portata superiore a 50 quintali, o muniti di rimorchio — assolvano al servizio di trasferimento di merci o di collegamento fra centri di produzione o di consumo (trasporti di relazione), mentre i mezzi di portata inferiore, per la loro agilità, vengono normalmente impiegati nel lavoro di distribuzione all'interno dei grandi centri urbani o di collegamento con i mercati, magazzini generali, eccetera.

Tali presupposti, che sono ormai entrati nell'uso corrente, sono basati su concetti economici dell'esercizio, anche per il necessario raffronto dei traffici determinati da mezzi concorrenti, quali il trasporto ferroviario e quello stradale.

Le rilevazioni statistiche dell'E.A.M., periodicamente divulgate, riguardano la consistenza del parco nazionale, regionale e provinciale, distinto per tipo di concessione e di veicoli per categoria di portata e per sistema

di alimentazione (Statistica nazionale sullo autotrasporto di cose).

L'esame delle serie storiche delle suddette rilevazioni illustra l'andamento del fenomeno sia nella sua complessità, sia nell'analisi delle componenti e offre utili indicazioni nell'ampio quadro della Economia nazionale.

Dal 1951 al 1962, ad esempio, si sono riscontrati gli incrementi del parco, riportati nella seguente tabella.

LEGISLATURA IV - 1963 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Consistenza complessiva dei veicoli adibiti al trasporto di cose

Numero e Portata per tipo di concessione - Incremento in % sul Numero e Portata - Anni 1951-1962.

AL 31-12 DEL	CONTO PROPRIO				CONTO TERZI				TOTALE INCREMENTO IN %	
	N. veicoli	Portata q.li	Incremento in % nel numero	Incremento in % nella portata	N. veicoli	Portata q.li	Incremento in % nel numero	Incremento in % nella portata	nel numero veicoli	nella portata in q.li
1951	213.449	3.167.925	—	—	59.353	3.138.884	—	—	—	—
1952	244.701	3.519.565	14,6	11,1	66.456	3.494.923	11,9	11,3	14,0	11,2
1953	273.897	3.915.275	11,9	11,2	78.054	4.057.666	17,4	16,1	13,1	13,6
1954	302.830	4.354.296	10,5	11,2	89.165	4.558.127	14,2	12,3	11,3	11,7
1955	338.578	4.808.569	11,8	10,4	103.592	5.328.407	16,1	16,9	12,8	13,7
1956	360.839	5.110.045	6,5	6,2	111.348	5.766.350	7,4	8,2	6,7	7,2
1957	389.684	5.312.059	7,9	3,9	121.144	6.259.417	8,8	8,5	8,1	6,3
1958	415.996	5.578.966	6,7	5,2	126.435	6.501.633	4,3	3,8	6,1	4,3
1959	459.903	6.104.722	10,5	9,4	132.027	6.818.826	4,4	4,8	9,1	6,9
1960	500.544	6.802.711	8,8	11,4	147.686	7.663.246	11,8	12,3	9,5	11,9
1961	565.776	7.757.881	13,3	14,4	178.606	9.654.073	20,9	25,9	14,8	20,3
1962	626.273	8.689.258	10,7	12,0	194.433	10.768.263	8,8	11,5	10,2	11,7
Incremento % complessivo 1951-1962			193	174			228	243	201	209

L'aumento percentuale è stato maggiore per gli autoveicoli adibiti al trasporto di merci per conto terzi, nei confronti di quelli muniti di licenza al trasporto di cose proprie:

CP (Conto Proprio)	}	Incremento veicoli	193 %
		Incremento portata	174 %
CT (Conto Terzi)	}	Incremento veicoli	228 %
		Incremento portata	234 %

Dall'esame attento delle varie statistiche di dettaglio raccolte dall'E.A.M. appare che questa attività si svolge in un clima di preoccupante disordine e che la legge fondamentale sopracitata, nonché le varie disposizioni di carattere amministrativo emanate, non sono più sufficienti a regolare questa attività. È infatti necessario contemperare le esigenze di carattere economico strettamente connesse con l'autotrasporto di merci, con le limitate possibilità offerte dalle attuali infrastrutture stradali, con quelle invece che, in eccesso, offre l'industria automobilistica nella produzione degli autoveicoli industriali, con quelle, infine, proprie del coordinamento fra strada e rotaia.

Tali criteri dovrebbero presiedere alla realizzazione di quella « sana concorrenza » fra gli stessi operatori dell'autotrasporto e fra mezzi concorrenti.

L'andamento economico di questo settore, come del resto di quello di qualsiasi altra attività a carattere industriale, è anche rilevabile dal prezzo del servizio (o nolo di trasporto) che, nonostante gli sforzi degli interessati, nel caso in esame, non tende a livellarsi agli stessi costi di esercizio ed anzi, in modo sempre più accentuato, si rileva una crescente e preoccupante aggressività concorrenziale degli operatori.

L'E.A.M. rileva periodicamente dei costi medi di esercizio per le varie categorie di autoveicoli industriali, che vengono riportati e divulgati per l'uso degli utenti e degli stessi trasportatori.

Elementi particolari di raffronto nei vari anni in esame, risultano dall'allegato 4.

Rimane, comunque, nella regolamentazione nazionale, la grossa lacuna della tarifficazione del servizio che, secondo i criteri ormai acquisiti, deve essere basata sui costi di esercizio, pur tenendo conto delle esigenze del mercato.

Costi di esercizio degli autoveicoli adibiti al trasporto di merci

Dati elaborati dalla Commissione di Studio sui costi e le condizioni di trasporto per gli anni dal 1958 al 1963.

Costi di esercizio per chilometro di 6 categorie di autoveicoli, considerati al di fuori della vita aziendale (dal 1960) e pertanto con la omissione delle spese generali, delle spese di ribalta e delle spese per l'acquisizione del trasporto.

TIPO DI AUTOVEICOLO	1958	1959 (1)	1960 (2)	1961 (3)	1962	1963
autocarro leggero tonn. 2,5 - km. 36.000	61,05	64,98	61,04	60,47	60,70	73,56
autocarro medio tonn. 5 - km. 48.000	76,82	70,33	64,85	63,31	63,52	73,56
autocarro pesante tonn. 8 - km. 60.000	89,86	83,99	78,53	76,34	77,57	87,09
autotreno medio tonn. 14 - km. 60.000	122,86	110,87	105,47	104,92	108,72	124,40
autotreno pesante tonn. 18 - km. 78.000	—	128,55	119,60	117,72	116,81	133,42
autotreno pesantissimo tonn. 22 - km. 84.000	142,40	128,79	120,04	117,98	116,42	131,22

(1) Col 1959 la Commissione Costi e Condizioni di trasporto adotta nuovi criteri di valutazione specialmente per quanto si riferisce alle imposte aziendali RC e C che non vengono considerate a carico del veicolo.

(2) Nel 1960 vengono tolte anche le spese generali in quanto di esclusiva pertinenza della Ditta.

(3) Nel 1961 il prezzo del gasolio è diminuito da L. 83 a L. 74 al litro.
Roma, 30-7-1963.

È noto che da parte della C.E.E. è già stato proposto al Consiglio dei Ministri uno schema di Regolamento, relativo alla instaurazione di un sistema di tariffe articolata su massimi e minimi, applicabili anche ai trasporti stradali.

Tale iniziativa di carattere internazionale, si trasferirà certamente anche in campo interno, ma è ovvio che tale importante misura richiederà dei sensibili adattamenti alla attuale regolamentazione per l'accesso alla professione. È evidente che le capacità di un vettore e soprattutto quelle professionali e commerciali, dovranno essere preventivamente definite ed accertate per l'accesso ad un determinato settore dell'attività del trasporto.

Per realizzare quella « sana concorrenza » di cui si è fatto cenno, quando siano attuate le misure citate per l'accesso degli operatori al mercato e quelle tariffarie, potranno rivedersi anche le attuali restrizioni quantitative, attuale sotto forma di « contingentamento », che comunque dovranno avere il fine esclusivo di consentire un adattamento, per quanto possibile, continuo e preventivo dell'offerta alla domanda.

Tale raffronto costituisce, infatti, una delle costanti preoccupazioni di chi è chiamato a regolare questa delicata tosatura, specialmente quando, come nel caso nostro, non esistono elementi positivi per la precisa identificazione della domanda e dell'offerta.

La concorrenza, fra gli operatori all'interno del loro settore, che spesso si manifesta in modo allarmante e quella dello stesso autotrasporto, alla ferrovia, l'esigenza degli utenti di contenere entro determinati limiti il prezzo del servizio ed, infine, quella dei costruttori che denunciano la necessità di rapportare la produzione industriale alla effettiva possibilità di assorbimento del mercato (l'assorbimento di mezzi nuovi può avvenire attraverso la sostituzione dei vecchi e l'aumento del parco con la concessione di nuovi contingenti di autorizzazioni), costituisce senza dubbio una delle costanti preoccupazioni del Ministero dei trasporti.

Per questi laboriosi e complessi studi sui problemi dell'autotrasporto di merci, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile

si avvale dell'Ente autotrasporti merci (E.A.M.) sul quale è opportuno qualche chiarimento, anche in vista di una sua probabile riforma.

L'ENTE AUTOTRASPORTI MERCI E.A.M.

L'Ente Autotrasporti Merci — E.A.M. — Ente di diritto pubblico, fu istituito con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 19 luglio 1946, n. 39, ratificato con modificazioni dalla legge 5 gennaio 1953, n. 33.

Detto Ente sorse allorché, nella ripresa dell'attività economica, dopo l'ultima guerra mondiale, gli organi responsabili di Governo avvertirono la necessità dell'esistenza di un idoneo organismo a carattere nazionale, di natura pubblica — e perciò al di fuori ed al di sopra dei molteplici e spesso contrastanti interessi privati — che fosse in grado di rappresentare, in modo unitario, i problemi dell'autotrasporto quale attività a carattere pubblico e potesse utilmente assolvere ad una funzione di assistenza, di propulsione e di disciplina dell'autotrasporto stesso, con la partecipazione diretta e con la collaborazione delle stesse categorie degli operatori.

I principali compiti demandati all'E.A.M. dalla sua legge istitutiva e di fatto, si possono riassumere nel modo seguente:

assicurare, quando necessario, l'esecuzione di trasporti di prima necessità e di pubblico interesse, curando, quando occorra garantire il servizio, l'equa ripartizione dei trasporti stessi;

assistere, nell'interesse generale, l'autotrasporto di cose in tutte le forme utili al suo sviluppo, al miglioramento dell'esercizio ed alla diminuzione dei suoi costi;

curare la raccolta, l'elaborazione e la divulgazione dei dati statistici relativi all'autotrasporto di cose e di rilevarne i costi.

Per lo svolgimento di tali compiti, l'E.A.M. si avvale della collaborazione di rappresentanti sindacali e di esperti che fanno parte dei suoi organi centrali e periferici; di par-

tiolare rilievo il Comitato consultivo centrale, le Commissioni centrali di studio ed i Comitati consultivi provinciali, istituiti presso ogni sede dell'Ente, in tutti i capoluoghi di provincia.

Tutti i problemi che interessano, quindi, l'utenza dell'autotrasporto, sia interni che internazionali, o gli autotrasportatori per conto di terzi od in conto proprio, vengono trattati in seno all'E.A.M., con la collaborazione degli operatori nelle Commissioni e nei Comitati anzidetti. Questi trovano, quindi, la sede più idonea per esporre le loro argomentazioni e per esprimere il parere sui vari problemi che li riguardano, allo stesso tavolo con i rappresentanti della pubblica Amministrazione e degli altri ambienti e settori interessati ai problemi dell'autotrasporto.

Per l'attività internazionale, così importante ed attuale, l'E.A.M. si è preoccupata di assicurare la partecipazione degli operatori all'International Road Transport Union-I.R.U. — che è il massimo organo internazionale di rappresentanza, sia per i professionali che per i trasportatori in conto proprio.

Per agevolare i trasporti internazionali l'E.A.M. si è assunto il ruolo di organizzazione garante nella Convenzione Doganale TIR per il trasporto internazionale di merci su strada, adottata a Ginevra il 15 gennaio 1959, approvata e resa esecutiva dalla legge del 12 agosto 1962, n. 1517.

Il Carnet TIR consente agli operatori di effettuare trasporti internazionali di merci, con autoveicoli appositamente attrezzati ed autorizzati, senza rottura di carico, in esenzione da verifiche da parte delle autorità doganali al transito delle frontiere. L'E.A.M. garantisce, ai sensi della citata Convenzione, il pagamento dei diritti e delle tasse di entrata e di uscita delle merci e, se del caso, degli interessi di mora e delle eventuali indennità pecuniarie fino ad un massimo di 30 milioni per ogni Carnet TIR rilasciato.

L'espansione di questa attività è dimostrata dal fatto che contro i 481 Carnets TIR, rilasciati dall'E.A.M. nel 1954, primo anno in cui sono entrati praticamente in uso in Italia, stanno i 28.175 rilasciati nel 1962.

Per tale attività l'E.A.M. ha messo in atto una speciale attrezzatura presso i propri uffici periferici ed ha organizzato 6 posti di frontiera, che assicurano controlli ed assistenza agli autotrasportatori, in collaborazione con gli organi confinari e doganali.

Tutte le pratiche amministrative richieste per la circolazione dei mezzi e per l'esercizio dell'autotrasporto anche quando sia necessaria una trattazione collegata con i vari uffici competenti come gli Ispettorati della Motorizzazione civile, le Prefetture, il Pubblico Registro Automobilistico, le Amministrazioni comunali, le Camere di commercio, ecc., sono praticamente accentrate nell'E.A.M. e tale attività tende alla auspicata unificazione di sportelli e di servizi per la materia che riguarda l'autotrasporto di merci.

L'altro compito preminente, come innanzi precisato, è quello degli accertamenti statistici in materia di autotrasporto.

L'E.A.M. esegue rilevazioni continue sui mezzi e sulle ditte esercenti e, saltuariamente, anche in collaborazione con l'ISTAT, provvede a rilevazioni campionarie del traffico degli autotrasporti di cose e ciò ai fini dell'adeguamento delle infrastrutture e del coordinamento.

Sempre in collaborazione con l'Istituto centrale di statistica, nel quadro di uno specifico programma predisposto dalla Comunità Economica Europea per i Paesi Membri, sono in corso delle indagini campionarie aventi lo scopo di fornire informazioni sul traffico (correnti di traffico, lunghezza dei percorsi, ecc.) e sulla quantità e qualità delle merci trasportate dai veicoli, con portata utile superiore o uguale ad una tonnellata adibiti al trasporto di merci.

Data l'importanza dell'autotrasporto ed il ruolo che l'E.A.M. svolge in questo settore, nell'interesse pubblico, è auspicabile che l'attività dell'Ente venga quanto prima regolamentata da una nuova legge che organicamente inquadri la sua attività in quella del Ministero dei trasporti, pur tenendo conto delle caratteristiche dell'autotrasporto e delle nuove esigenze interne ed internazionali.

LEGISLATURA IV - 1963 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ANNI	TRAFFICO (in milioni di T.-Km.)					Prodotto nazionale lordo (a prezzi 1954) Miliardi
	Su strada con autotreni		su Ferrovia	Totale	Conto P. + Ferrovia	
	Conto T.	Conto P.	—	Col. 1+2+3	Col. 2 + 3	
	1	2	3	4	5	
1953	6.683	1.065	12.496	20.244	13.561	9.754
1954	7.705	1.209	12.981	21.895	14.190	10.125
1955	9.276	1.356	14.685	25.317	16.041	10.859
1956	10.191	1.497	14.202	25.890	15.699	11.273
1957	11.242	1.546	14.395	27.183	15.941	11.812
1958	11.871	1.632	13.154	26.657	14.786	12.509
1959	12.687	1.733	14.422	28.842	16.155	13.435
1960	14.003	2.101	15.860	31.964	17.961	14.400
1961	16.472	2.340	15.220	34.132	17.560	15.651
1962	18.264	2.536	15.820	36.220	18.356	16.632

NAVIGAZIONE INTERNA

Navigazione lacustre.

In applicazione della legge 18 luglio 1957, n. 614, il Ministero dei trasporti — Ispettorato generale M.C.T.C. — è autorizzato a gestire direttamente i servizi pubblici di navigazione sui laghi Maggiore, di Como e di Garda, a mezzo di apposito Gestore.

Il bilancio prevede una impostazione di lire 570 milioni per spese inerenti al potenziamento della flotta dei tre laghi ed una di lire 71 milioni a pareggio della presunta perdita di esercizio.

Per il potenziamento della flotta e degli impianti è stato impostato un programma triennale di costruzioni navali e lavori:

	<i>milioni</i>
2 motonavi da 1.000 passeggeri per il lago Maggiore	L. 624
1 motonave traghetto per il lago di Garda	» 224
1 motonave traghetto per il lago di Como	» 141

ricostruzione bacino di carenaggio lago di Garda	» 220
ricostruzione scali Dervio e Tavernola lago di Como	» 236
sistemazione carri di alaggio, cantieri e pontili	» 50
attrezzature magazzini	» 27
sostituzione motori e caldaie	» 50
attrezzature varie uffici, officine, eccetera	» 70

Totale L. 1.642

La spesa come sopra prevista è stata suddivisa sui bilanci dei tre seguenti esercizi finanziari:

1962-63	L. 472 milioni
1963-64	» 570 »
1964-65	» 600 »

Rete idroviaria della pianura padana.

Nella decorsa legislatura due importanti provvedimenti legislativi hanno dato definitivo avvio alla sistemazione dell'unica gran-

de via navigabile naturale d'Italia; si tratta della legge 10 ottobre 1962, n. 1549, che ha apportato integrazioni e modificazioni della legge 24 agosto 1941, n. 1044, per la costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po e della legge 22 novembre 1963, n. 1708, contenente provvedimenti per agevolare la libera navigazione sul fiume Po mediante divieto di costruzione di ponti di chiatte e costruzione di ponti stabili in sostituzione degli attuali ponti di chiatte; lo stanziamento di 5 miliardi previsto per il finanziamento della costruzione di sei nuovi ponti sul Po, dovrà però essere tempestivamente integrato nella presente legislatura.

Con altra legge del 13 ottobre 1962, numero 1485, si è disposta la iscrizione della idrovia dal Ticino per Milano Nord al Mincio e collegamenti coi laghi di Como di Iseo e con Verona fra le vie navigabili di 2^a classe, che comprende quei fiumi, laghi e canali che da soli o collegati fra loro, formano linee di navigazione, le quali mettono capo a porti marittimi o parificati ai marittimi e giovano al traffico di un esteso territorio.

Il progetto di massima di questa idrovia Ticino-Milano Nord-Mincio aveva già ottenuto un primo voto favorevole da parte del Magistrato per il Po, il 28 giugno 1960 ed un secondo voto favorevole da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data 15 dicembre 1960.

Attualmente è in fase avanzata la sua progettazione esecutiva.

Questa sarà la via di navigazione interna di gran lunga più importante del nostro territorio nazionale e avrà importanza determinante per la vita della zona più industriosa d'Italia, quando le nostre industrie manifatturiere, che ormai operano in un mercato molto aperto al commercio internazionale, dovranno adeguarsi ai costi delle industrie concorrenti nell'ambito del Mercato comune.

Esse non potranno resistere alla concorrenza straniera se non riusciranno a ridurre il costo dei trasporti di materie prime, dei semiprodotti di importazione e dei loro prodotti; se, tra pochi anni, questo canale non

sarà realizzato, molte industrie della zona dovranno spostarsi sul mare o soccombere.

Un canale navigabile del tipo considerato può consentire un risparmio del 50 ed anche del 70 per cento sui noli rispetto al mezzo ferroviario ed a quello stradale. Condizioni fondamentali perchè ciò si verifichi sono:

1) la idoneità della via d'acqua a consentire la navigazione di natanti di portata non inferiore alle 1350 tonnellate;

2) la garanzia di una navigazione sicura per almeno 360 giorni all'anno.

E' evidente che la costruzione di una infrastruttura di questa importanza può essere finanziata quando oltre alle zone terminali anche quelle rivierasche presentano un elevato grado di industrializzazione, in modo da garantire un cospicuo volume di traffico.

La densità industriale delle zone attraversate dal canale navigabile Ticino-Mincio e dai suoi collegamenti, tenuto solamente conto delle medie e grandi aziende che hanno un più o meno marcato interesse a servirsi di questo nuovo tipo di trasporto, comprende: 44 industrie metallurgiche, 30 industrie chimiche, 18 industrie dei laterizi, 9 fonderie, 8 industrie siderurgiche, 3 industrie della carta e 3 raffinerie.

Alla S.p.A. Ticino-Mincio, che si propone la costruzione e l'esercizio del canale omonimo e dei collegamenti con i laghi prealpini, hanno aderito ben 65 Enti; 40 pubblici e 25 importanti industrie private od a partecipazione statale. Fra queste industrie figurano complessi molto importanti quali: l'Acciaierie-tubifici Brescia le Cartiere Burgo, la Breda, le Ferriere del calcotto, la Dalmine, la Falck, l'ILVA e la Cornigliano, la Montecatini, l'Italcementi, la Pirelli.

Il volume di traffico *iniziale* apportato dalle provincie di Milano, Bergamo, Brescia, Mantova, Verona, Trento, Bolzano è stato valutato a circa 12.000.000 di tonnellate all'anno, ossia a circa metà della capacità massima del canale che avrà le seguenti caratteristiche:

Lunghezza, dal Mincio (località di Pozzolo) a Milano-Nord, km. 125 e da Milano-Nord

ad Arluno (punto di innesto nel tracciato per il lago Maggiore) altri km. 25.

Nel tratto dal Mincio a Milano-Nord, sono previste 3 conche rispettivamente di metri 28 presso Volta Mantovana, di metri 25 presso Castiglione delle Stiviere e la terza, pure di metri 25, presso Travagliato.

Fra queste conche, intercorrono lunghissimi tratti in quota, rispettivamente di 23, 36 e 66 km, a tutto vantaggio dei tempi di percorrenza.

La navigazione da e per Milano-Nord, su questo canale navigabile, si effettuerà, per giungere al mare, sul tratto inferiore del Mincio lungo la idrovia Garda-Mantova, quindi nel Po, in un primo tempo, in attesa che la più idonea via d'acque interna del alTartaro-Canal Bianco (larghezza metri 60, fondali costanti di 4 metri) venga opportunamente sistemata. Le dimensioni del canale navigabile Ticino-Mincio, larghezza al pelo d'acqua metri 40 con tirante d'acqua di metri 3,50 sono idonee al transito contemporaneo di due natanti da 1350 tonnellate.

La prestazione teorica al canale, viene valutata in 360 (giorni di navigazione nell'anno) x 1350 (portata utile di ogni singolo natante) x 24 (ore effettive di navigazione nella giornata) = tonnellate 11.700.000 in ascesa ed altrettanti in discesa; in complesso 23.400.000 tonn./anno.

Spesa prevista, collegamenti dei laghi esclusi, 80 miliardi di lire.

Non sarà male ribadire il fatto che la costruzione del canale navigabile Ticino-Milano Nord-Mincio-Adriatico non interferisce affatto con il programma di rendere navigabile il Po tra Mantova-Cremona e Milano; le due iniziative si integrano e valorizzano a vicenda e sono destinate a dare pieno sviluppo alla navigazione interna in tutta la pianura padana e veneta.

Navigazione sul Tevere

Come noto, la navigazione sul Tevere tra Fiumicino e Roma, a sensi della legge 6 maggio 1906 n. 200 è stata dichiarata « marittima » e quindi ricade sotto la competenza del Ministero della Marina mercantile, che evidentemente deve occuparsi di problemi di

navigazione ben diversi da quelli caratteristici della navigazione interna.

È forse anche per questo che dopo il convegno del maggio 1962 lodevolmente promosso dalla Cooperativa fra marittimi e fluviali « Tiberina di navigazione » in cui fu anche illustrato un pregevole progetto del compianto ing. Couture il problema della navigabilità del Tevere è rientrato nella zona dell'oblio.

È auspicabile che in questa legislatura anche il corso del Tevere a valle di Roma sia con nuova legge restituito alle cure del Ministero dei Trasporti, ove la navigazione fluviale è affidata ad un organo specificamente competente. È mia impressione che la importanza economica della navigazione sul Tevere sia stata troppo sottovalutata; non si tratta solo di mettere a frutto le banchine e attrezzature del porto di Roma San Paolo, ma anche di non trascurare le grandi possibilità offerte dal continuo sviluppo della navigazione da diporto, che nell'entro terra tiberino oggi liberato dalla malaria, potrebbe trovare zone adatte a qualsiasi esigenza di ancoraggio, ricovero invernale e sviluppo di cantieri di manutenzione e costruzione.

CIRCOLAZIONE STRADALE

Autotrasporto persone

Anche nel decorso anno 1962 è continuato con ritmo particolarmente intenso l'incremento della circolazione dei veicoli a motore destinati al trasporto persone; hanno infatti pagata la tassa di circolazione:

Autovetture (compresi taxi)	3.006.839
Autobus	27.894
Rimorchi viaggiatori	678
Motocicli	1.018.467
Motoleggere	2.026.533
Ciclomotori	1.200.439
	7.280.850

La tabella qui riportata da una indicazione dell'incremento particolarmente intenso verificatosi negli ultimi sei anni nella circolazione delle autovetture:

LEGISLATURA IV - 1963 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

31/12	Autovetture	Autocarri	Autobus	Totale	Densità N. abit. p. autov.	Rimorchi e semirimorchi
1957	1.231.082	342.890	20.576	1.594.548	31,3	36.353
1958	1.392.525	352.522	22.563	1.767.610	28,4	36.917
1959	1.658.810	403.868	23.227	2.085.905	24,3	40.311
1960	1.994.724	440.457	25.056	2.460.237	20,8	44.702
1961	2.443.873	472.524	26.577	2.942.974	17,0	48.965
1962	3.006.839	500.818	27.894	3.535.551	14,4	51.685

Entro la fine del corrente anno ossia in soli sei anni la circolazione di autovetture sarà triplicata.

È anche interessante seguire l'evolvere della potenza delle autovetture in circolazione.

Autovetture secondo la potenza HP

31/12	Fino a 10	12	16	20	25	30	35	40	40	Totale
1953	299.579	54.490	210.207	30.465	13.280	3.019	933	486	485	612.944
1954	330.103	47.804	262.487	31.907	13.240	3.257	798	570	562	690.728
1955	428.058	46.609	331.577	34.692	14.715	3.611	814	591	652	861.319
1956	544.326	43.271	390.931	32.626	14.026	3.688	641	449	705	1.030.663
1957	664.516	41.181	469.114	35.102	14.544	4.559	646	501	919	1.231.082
1958	761.987	37.286	535.926	35.405	13.747	5.720	686	629	1.139	1.392.525
1959	920.054	41.461	628.320	38.531	21.048	6.198	985	603	1.610	1.856.810
1960	1.126.045	65.088	718.530	41.578	31.890	7.725	1.345	772	1.751	1.994.724
1961	1.362.754	106.715	875.270	47.260	37.415	9.635	1.905	1.055	1.864	2.443.873
1962	1.666.768	150.826	1.068.085	60.043	42.653	12.249	2.762	1.456	1.997	3.006.839

Da questa tabella si rileva che la tendenza anche nel nostro Paese è verso l'aumento delle cilindrate; particolarmente notevole l'aumento delle vetture fino a 16 cavalli (cilindrata 1500 cm³).

Ripartizione territoriale delle autovetture

Non v'è dubbio che l'incremento del reddito medio individuale ed il ribasso del prezzo del carburante e degli autoveicoli sono stati i fattori determinanti dello sviluppo illustrato nelle precedenti tabelle. Al conseguimento di esso hanno partecipato, in varia misura, tutte le regioni d'Italia. Naturalmente nelle regioni a più alto livello di vita e di attività economiche la espansione delle auto è risultata più rapida e di più vaste proporzioni.

Si constata infatti, con riferimento ai dati statistici del 1962, che il 56,55 per cento delle autovetture è concentrato nell'Italia Settentrionale, il 24,85 per cento nell'Italia Centrale, l'11,09 nell'Italia Meridionale, ed il 7,5 per cento nell'Italia Insulare. Se si esamina la distribuzione territoriale della popolazione nello stesso anno, si riscontra invece che il 44,77 per cento degli abitanti appartiene all'Italia Settentrionale, il 21,63 per cento all'Italia Centrale, il 21,48 per cento all'Italia Meridionale, i 12,12 per cento all'Italia Insulare. Il divario esistente tra i dati riguardanti i due diversi fenomeni dimostra appunto la maggiore concentrazione delle autovetture nel Nord e nel Centro Italia, zone socialmente ed economicamente più progredite, rispetto al Sud ed alle Isole.

Se si riguarda la situazione al livello provinciale, si nota che il maggior numero di autovetture è concentrato in poche provincie e particolarmente in quelle caratterizzate da grandi aggregati urbani e da grandi centri di consumo. Infatti circa il 44 per cento delle autovetture si trova nelle otto provincie che contano il maggior numero di abitanti in Italia e cioè in quelle di: Milano, Roma, Torino, Napoli, Firenze, Genova, Bologna, Palermo. Il primato nella graduatoria in ordine di numero assoluto di autovetture spetta a Milano con l'11,26 per cento del totale nazionale, seguita da Roma con il 10,90 per cento e da Torino con il 7,42 per cento. Ultime, nella stessa graduatoria, risultano le provincie di Enna con appena lo 0,12 per cento del totale e quelle di Matera e di Nuoro, entrambe con lo 0,13 per cento.

Incrementi in valori assoluti e percentuali relative.

Occorre comunque rilevare che alcune regioni, appartenenti all'Italia Meridionale e Insulare, pur segnando ancora un basso indice di densità automobilistica, hanno fatto registrare in questi ultimi anni ed in particolare nel 1962 percentuali di incremento annuale superiori a quella indicante l'incremento medio nazionale, nonchè a quelle registrate per molte regioni e provincie del Nord e del Centro.

La Basilicata, la Calabria, la Puglia e la Sardegna, per esempio, hanno visto aumentare nel 1962 il proprio parco delle autovetture rispettivamente del 26,10 per cento, del 25,66 per cento, del 24,07 per cento e del 23,05 per cento, contro incrementi del 22,56 per cento per il Piemonte, del 22,09 per cento per la Lombardia, del 21,65 per cento per il Lazio. A tali incrementi percentuali corrispondono, in cifre assolute, i seguenti dati: 2.144 unità per la Basilicata; 9.570 per la Calabria; 20.133 per la Puglia; 7.795 per la Sardegna; 69.738 per il Piemonte; 109.211 per la Lombardia; 66.282 per il Lazio. Il primato assoluto, con riferimento sempre al 1962, spetta all'Emilia-Romagna con l'incremento annuale del 28,97 per cento, pari alla cifra assoluta di 60.210 unità.

Se si analizza il fenomeno per singole provincie, si osserva che i maggiori incrementi percentuali si sono verificati nelle provincie di Arezzo (34,74 per cento), di Modena (32,14 per cento), di Cosenza (31,42 per cento), Reggio Emilia (31,25 per cento), ed i più bassi in quelle di Ascoli Piceno (14,32 per cento) e di Trieste (16,55 per cento). Va notato in proposito che le provincie di Torino, Roma e Milano che, come sopra rilevato, denunciano le più alte cifre, in valore assoluto, le autovetture circolanti, occupano in tale graduatoria rispettivamente il 67°, 77° ed il 78° posto con incrementi annuali del 22,04 per cento, 21,15 per cento e 21,14 per cento.

Densità delle autovetture rispetto alla popolazione.

Per avere una visione ancora più ampia e concreta degli aspetti che presenta in Italia la distribuzione territoriale delle autovetture, giova soprattutto esaminare gli indici di densità, rispetto alla popolazione, riscontrati nelle diverse zone, regioni e provincie.

L'indice di densità media nazionale è rappresentato, per il 1962, dal 5,88 per cento, corrispondente ad un quoziente di 17 abitanti per autovettura. Per l'Italia Settentrionale l'indice di densità media è costituito dal 7,43 per cento, pari a 13,5 abitanti per autovettura; per l'Italia Centrale dal 6,77 per cento, pari a 14,8 abitanti per autovettura; per l'Italia Meridionale dal 3,04 per cento, pari a 32,9 abitanti per autovettura; per l'Italia insulare dal 3,65 per cento, pari a 27,4 abitanti per autovettura.

Nella graduatoria delle regioni, al primo posto, figura il Piemonte, dove si riscontra una densità media dell'ordine del 9,58 per cento, ove, cioè, si contano in media 10,4 abitanti per autovettura; seguono immediatamente dopo il Lazio con una densità del 19,31 per cento, cioè con un quoziente di 10,7 abitanti per autovettura, la Valle d'Aosta con quella dell'8,29 per cento, cioè con 12, abitanti per autovettura, la Lombardia con un indice di densità dell'8,7 per cento, corrispondente a 12,4 abitanti per autovettura. Negli ultimi tre gradini della scala si trovano invece, al terz'ultimo, gli Abruzzi e

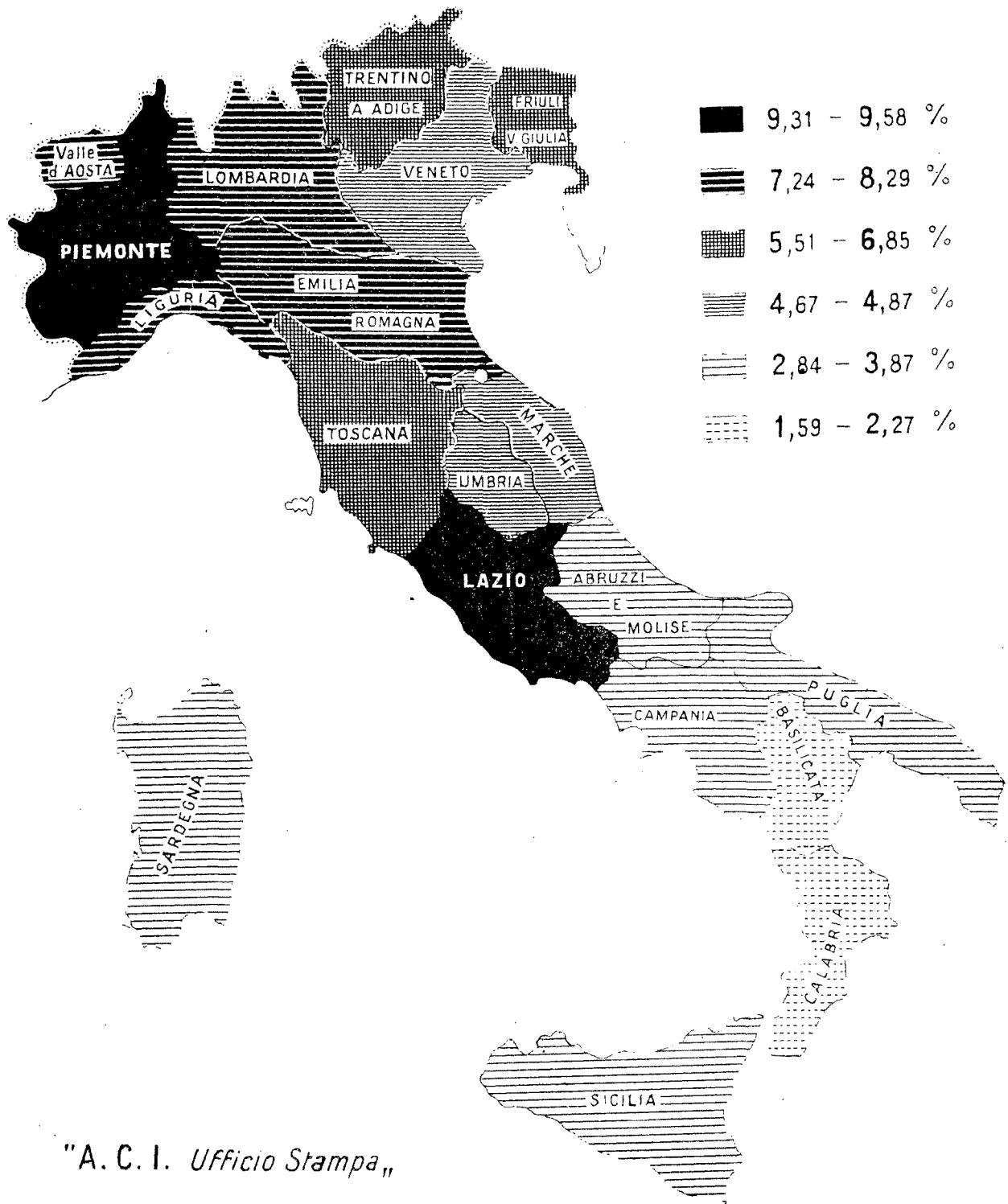
Molise con una densità del 2,84 per cento, cioè con un quoziente di 35,3 abitanti per autovettura, al penultimo, la Calabria con una densità del 2,27 per cento, cioè con 44 abitanti per autovettura ed infine, all'ultimo gradino, la Basilicata con una densità media dell'1,59 per cento, cioè con 59,3 abitanti per autovettura.

Esaminando la situazione delle singole provincie, la maggiore concentrazione di autovetture risulta nella provincia di Torino, con una densità media dell'ordine del 12,12 per cento, cioè con un quoziente di 8,3 abitanti per autovettura, quindi in quella di Roma con una densità dell'11,68 per cento, cioè con 18,6 abitanti per autovettura e in quella di Milano, con una densità media del 10,61 per cento, cioè con 9,4 abitanti per autovettura. Le provincie più povere risultano invece quelle di Nuoro, Potenza ed

Enna, dove si contano rispettivamente in media 67, 68,6 e 63,5 abitanti per autovettura. Va rilevato in proposito che le provincie con densità superiore a quella nazionale (5,88 per cento) appartengono tutte all'Italia Centro-Settentrionale. Palermo e Catania che, tra le provincie appartenenti all'Italia Meridionale e Insulare, risultano in proporzione le più ricche di autovetture, hanno indici di densità automobilistica rispettivamente del 5,09 per cento e del 5,04 per cento, corrispondenti a 19,6 e 19,9 abitanti per autovettura. Tali indici sono inferiori, come si può rilevare, a quello medio nazionale del 5,88 per cento, corrispondente a 17 abitanti per autovettura, come sopra indicato.

La cartina allegata dà una chiara visione della distribuzione territoriale illustrata.

*Densità regionale delle autovetture
circolanti in Italia al 1-1-1963, espressa in percentuale
rispetto al numero degli abitanti.*



"A. C. I. Ufficio Stampa,"

LEGISLATURA IV - 1963 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Onde completare il quadro delle caratteristiche del nostro parco automobilistico è interessante considerare anche l'età degli autoveicoli circolanti al 31 dicembre 1962.

Autoveicoli circolanti al 31 dicembre 1962 secondo l'anno di fabbricazione

percentuale sul totale

Anno	Vetture	Autocarri	Autobus	Totale	Rimorchi
1951 e ant.	9,16	31,91	22,86	12,62	16,89
1952	2,68	3,85	4,97	2,87	3,41
1953	3,46	4,59	4,77	3,63	4,55
1954	4,23	4,95	5,67	4,34	6,12
1955	5,00	4,96	6,96	5,00	6,30
1956	6,29	4,59	6,96	6,04	6,47
1957	6,14	4,22	5,96	5,85	5,95
1958	6,56	4,40	4,97	6,22	5,07
1959	7,88	4,96	7,45	7,45	6,65
1960	11,88	7,70	10,93	11,25	11,37
1961	15,61	10,55	10,05	14,82	12,90
1962	21,11	13,32	8,45	19,91	14,32
	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Appare evidente nel settore vetture la tendenza a un rapido rinnovo del parco, mentre purtroppo per gli autocarri ed autobus è eccessiva la percentuale di veicoli di vecchia costruzione.

Incidenti del traffico stradale

È fatale che con l'aumento dei veicoli in circolazione aumenti anche il numero degli incidenti, come appare dalla sottostante tabella:

Anno	Incidenti	Infortunati		Autoveicoli circolanti
		Morti	Periti	
1957	188.854	6.936	148.421	1.594.548
1958	201.236	7.137	153.710	
1959	225.116	7.160	167.798	
1960	275.993	8.197	201.285	
1961	306.889	8.987	218.945	
1962	316.971	9.360	218.035	3.535.551

Fortunatamente però i due fenomeni non progrediscono in proporzione identica e specie la gravità degli incidenti è lontana da seguire l'incremento della circolazione; basta fare il raffronto tra il numero degli infortunati e quello dei veicoli circolanti nel 1957 e 1962.

Questo rilievo non toglie però nulla alla gravità della situazione, che va seguita e studiata soprattutto perchè vi sono molti settori di intervento atti a rendere più sicura la nostra circolazione stradale.

L'Automobile Club d'Italia, che con tanta assiduità e tempestività cura lo studio dei problemi automobilistici e che attraverso il proprio apposito ufficio assiste anche l'Istituto Centrale di statistica nella raccolta di tutti gli elementi che si riferiscono alla sicurezza della circolazione, ha indicato come tema principale della XX Conferenza del traffico e della circolazione, che si terrà a Stresa dal 26 al 29 settembre 1963, lo studio delle « origini e cause degli incidenti e organizzazione della sicurezza stradale ».

La Conferenza di Stresa, che di questo problema, s'è occupata fino dalla sua prima edizione, intende proseguire la sua azione, non soltanto per rendere edotta la opinione pubblica sulla situazione, ma soprattutto per tentare di prospettare nuove possibili soluzioni, per promuovere energiche iniziative che possono opporsi al dilagare del fenomeno, per sollecitare, dagli organi di Stato competenti, quegli interventi e quei provvedimenti che sembrano ormai indifferibili.

Infatti se qualche cosa si è fatto, molto resta ancora da fare per influire sui tre elementi che concorrono a determinare gli incidenti stradali: l'uomo, la strada, il veicolo.

Con il rapido incremento della motorizzazione troppi guidatori impreparati entrano in azione.

Guidare bene è una cosa difficile, è un'arte che una percentuale non piccola di aspiranti non potrà mai apprendere per ragioni psicofisiche.

Ma anche chi possiede le doti di natura necessarie non diventa un guidatore dopo poche ore di scuola guida; deve avere percorsi migliaia di chilometri, a velocità di

LEGISLATURA IV - 1963 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

sicurezza, nelle condizioni di strada più varie, prima di non costituire un pericolo per se e per gli altri; e soprattutto deve avere imparato ancora alla scuola guida le manovre di precisione, l'arte di sfruttare in pieno i freni su strada asciutta o viscida, il modo di reagire in caso di sbandamento o guasti,

le cautele da usare quando vi è nebbia o ghiaccio, eccetera.

Per rendersi conto quanto influiscano le condizioni metereologiche avverse basta meditare sulla tabella allegata che illustra la ripartizione degli incidenti nei vari mesi dell'anno.

Incidenti stradali — Anno 1962

(dati definitivi-ISTAT)

PERIODI	Totale ITALIA		
	Incidenti	Persone infortunate	
		morte	ferite
Gennaio	23.390	632	15.063
Febbraio	21.429	511	13.458
Marzo	23.696	601	14.966
Aprile	26.918	791	18.435
Maggio	27.560	785	19.605
Giugno	27.780	786	20.799
Luglio	29.225	974	22.765
Agosto	28.053	1.095	23.255
Settembre	29.059	1.017	21.879
Ottobre	30.341	915	20.136
Novembre	28.249	1835	18.012
Dicembre	27.183	741	16.076
TOTALE	322.883	9.683	224.449

Durante i mesi estivi il traffico stradale è 3-4 volte più intenso che durante quelli invernali; gli incidenti invece aumentano al massimo 1,5 volte quelli invernali.

In autunno poi quando la gente non si è ancora abituata ai pericoli della nebbia e del ghiaccio, gli incidenti raggiungono i valori massimi in rapporto alla intensità di circolazione.

Oltre all'insegnamento della tecnica di guida e del codice stradale è necessario formare oggetto di istruzione ed esame poche ma necessarie norme di educazione e convivenza stradale: troppi incidenti anche gravissimi sono dovuti al fatto che chi si reputa dalla parte della ragione vuole im-

porre a un vero o presunto trasgressore il proprio diritto di precedenza.

Per questo a mio avviso è necessaria una radicale riforma dei programmi delle scuole guida, che dovrebbero essere anche assistite dallo Stato.

E non sarà male se l'insegnamento delle norme fondamentali di circolazione ed educazione stradale sarà reso obbligatorio nelle scuole elementari e medie.

Le caratteristiche della strada sono altro elemento suscettibile di intervento decisivo.

Non bastano i grandi lavori stradali; bisogna curare anche i dettagli: per esempio le nostre strade e autostrade devono avere i bordi meglio segnalati, con fasce di lar-

ghezza adeguata alla velocità; le aiole spartitraffico, di larghezza insufficiente per impedire lo scavalciamento da una carreggiata all'altra, devono essere integrate con barriere centrali di protezione: è questo un lavoro di assoluta indifferibile urgenza.

La segnaletica specie orizzontale va applicata correttamente e mantenuta in efficienza.

La illuminazione va curata in modo particolare alla periferia dei centri abitati, ove molti sinistri sono dovuti a irrazionale illuminazione, scritte luminose, zone di ombra insidiose.

I cartelli reclame lungo le strade vanno eliminati; molte curve possono essere rese più sicure abbattendo pochi cespugli, eccetera.

E infine veniamo ai veicoli: è necessario che gli ispettorati per la motorizzazione civile dispongano di più personale ed strumenti adeguati ad un serio controllo della efficienza dei veicoli revisionati.

Dallo studio accurato degli incidenti non sarà difficile arrivare a individuare caratteristiche difettose o atte ad aggravare la conseguenza di collisioni (esempio incendi in certi tipi di vetture!) e sarà quindi possibile dare ai costruttori e agli utenti gli opportuni avvertimenti.

Infine va maggiormente curata, da parte dei costruttori la sicurezza « interna » delle vetture, per esempio, la applicazione di cinture di sicurezza, che da sole — ove fossero rese obbligatorie — consentirebbero di ridurre almeno di un migliaio il numero dei morti all'anno.

Congestione dei traffici urbani.

La congestione, l'indisciplina, la segnaletica carente rendono veramente penoso il traffico automobilistico in alcune nostre città maggiori e costituiscono non ingiustificato motivo di critica alle nostre capacità organizzative.

È necessario che le sedi stradali specie quelle anguste sieno riservate al traffico di pedoni e veicoli e non al posteggio o peggio ad occupazione permanente magari con veicoli protetti da telone durante la sosta settimanale o... stagionale.

Non occorre allontanarsi molto da Palazzo Madama per vedere lunghe file di auto-veicoli sostare indisturbate sotto regolari indicatori del divieto permanente di sosta o ingombrare piazze, fino a renderle intrasitabili.

La costruzione di autorimesse sotterranee o di autosilos migliorerebbe enormemente la situazione in molte città e costituirebbe anche un buon investimento, ma perchè questo avvenga occorre che le pubbliche amministrazioni favoriscano queste iniziative anche mettendo a disposizione il sottosuolo di aree non edificabili e soprattutto facendo rispettare rigorosamente i divieti di sosta: questo perchè nessun proprietario di auto-veicolo è disposto a sborsare 5-600 lire al giorno per ricoverare la propria vettura in un sotterraneo od autorimessa qualsiasi, quando la può invece abbandonare gratuitamente davanti alla porta di casa o di ufficio.

NUOVA DIREZIONE GENERALE DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE

Già nella passata legislatura ho avuto occasione di sostenere che solo un organo specifico — Direzione generale o Commissariato — che abbia azione autonoma e responsabilità unica per tutto quanto attiene alla circolazione stradale, può efficacemente e tempestivamente intervenire per dominare una situazione che diventa ogni giorno più grave.

Ad essa dovrebbe essere attribuito ogni competenza in materia di circolazione stradale, dallo studio e aggiornamento delle norme di circolazione, dai censimenti sul traffico alla programmazione alla progettazione, costruzione e manutenzione delle strade. Dovrebbe anche essere organo di controllo tecnico e consulenza vincolante per tutti gli uffici stradali comunali e provinciali.

Essa potrebbe anche curare, forse con maggiore prestigio e tenacia, l'unificazione europea e mondiale delle norme di circolazione, la cui diversità — anche modesta — ha deplorabili conseguenze specie sul piano della sicurezza in un paese turistico come il nostro.

La polizia della strada dovrebbe essere messa alle sue dirette dipendenze ed integrata in modo da poter agire efficacemente per il controllo sulla circolazione anche entro i centri abitati.

È desiderabile che questa riforma strutturale venga attuata quanto prima, perchè urge un immediato intervento in troppi settori che attualmente ricadono sotto la competenza di Ministeri diversi.

ISPETTORATO GENERALE DELL'AVIAZIONE CIVILE

Come già accennato, a questo Ispettorato sono devoluti a partire dal 5 giugno 1963 tutti i compiti e le attribuzioni fino a quella data esercitati dal Ministero della difesa in materia di aviazione civile, nonché tutte le competenze già attribuite dal Codice della navigazione al Ministero dell'aeronautica.

L'importanza dei trasporti aerei per la vita economica del nostro Paese può desumersi dai dati statistici relativi al movimento, sugli aeroporti nazionali, degli aeromobili, dei passeggeri, delle merci e della posta.

Il movimento degli aeromobili sugli aeroporti italiani è stato, durante il 1962, il seguente: aeromobili in arrivo 87.363; aeromobili in partenza 87.340.

Il movimento dei passeggeri, sempre durante il 1962, è stato: 2.380.384 passeggeri imbarcati; 2.374.664 passeggeri sbarcati; 766.147 passeggeri in transito.

Nei primi mesi del 1963, secondo dati non definitivi, si è avuto un movimento di 1.178.333 passeggeri imbarcati; 1.249.915 passeggeri sbarcati e 373.044 in transito.

Rispetto al 1950 si può ritenere alla data odierna decuplicato il traffico passeggeri.

DATI SULLE COMPAGNIE NAZIONALI

Alitalia.

La nostra Compagnia di bandiera, che è classificata all'ottavo posto fra le compagnie del mondo, ha attualmente una flotta così composta: 10 Douglas DC-8, 16 Cara-

velle, 3 Douglas DC-7C, 2 Douglas DC-7F (Cargo), 1 Douglas DC-6, 1 Douglas DC-6B, 14 Viscount, 4 DC-3.

Sono in ordinazione altri 2 Douglas DC-8.

L'estensione della rete Alitalia, che al 31 dicembre 1962 era di Km. 151.145 è oggi di Km. 170.598. I passeggeri trasportati nel 1962 sono stati 2.077.571, con un incremento del 36 per cento rispetto all'anno precedente. Nei primi sette mesi del corrente anno sono già stati trasportati 1.336.809 passeggeri, con un incremento del 15,5 per cento rispetto ai primi 7 mesi del 1962. La posta trasportata è stata di Kg. 5.352.117 cioè il 20,6 per cento in più del 1962.

Nei programmi del prossimo quadriennio l'Alitalia proseguirà nei suoi programmi di espansione con la messa in linea di 17 nuovi aerei a reazione.

Società S.A.M.

È Società specializzata nei « voli a domanda » e inoltre gestisce attualmente, in sub-concessione dall'Alitalia, le linee Roma-Trieste e Roma-Pantelleria. La Società ha soltanto due anni di attività ed in tale periodo ha provveduto al completamento ed affinamento della sua organizzazione, curando nel contempo la penetrazione nel difficile mercato dei servizi a domanda, passeggeri e merci.

L'attività svolta nel secondo anno di vita è stata ragguardevole, Km. 3.739.434 volati in 11.011 ore di volo, con forti incrementi sull'anno precedente.

Società Itavia.

Esercita servizi aerei in settori minori, del territorio nazionale, dove non opera la Alitalia.

Svolge la sua attività con due turboelica Herald-Dart, effettuando collegamenti di apporto a Roma dall'Emilia, Marche, Abruzzi, Puglia e Calabria e collegamenti stagionali con gli aeroporti della riviera adriatica. Nei primi 6 mesi del corrente anno ha volato per 1.263 ore, coprendo 413.543 Km. e trasportando 4.026 passeggeri.

Società Aeralpi.

È stata costituita recentemente a Venezia anche una nuova Società di navigazione aerea, la « Aeralpi », con la finalità di curare nella zona alpina trasporti di smistamento dai grandi aeroporti ai piccoli aeroporti dei centri turistici e i voli turistici nelle Alpi.

La Società dispone per ora di cinque aerei con caratteristiche Stol (cioè ad atterraggio e decollo particolarmente corti).

Trasporto aereo merci.

Anche il trasporto aereo merci va assumendo ogni giorno maggiore importanza ed è facilitato dal rapido evolvere e progresso realizzato nella costruzione di apparecchi per trasporto persone, che vengono passati al servizio merci quando — sia pure in piena efficienza — sono superati dai modelli più moderni e veloci.

La sola compagnia Alitalia ha trasportato nel 1962 Kg. 24.661.910 con incremento del 34,3 per cento rispetto al 1961.

Rispetto al 1950 il nostro traffico aereo merci è decuplicato per i servizi interni e si avvia al coefficiente 20 per quelli internazionali.

CONSIDERAZIONI SULLE NECESSITA' DELL'AVIAZIONE CIVILE

I dati riportati mettono in evidenza una crescente espansione del trasporto aereo, il quale peraltro è ancora lontano da quel livello di produttività che potrebbe conseguire.

L'inadeguatezza di certe strutture organizzative e l'insufficienza dei mezzi finanziari che finora sono stati assegnati all'aviazione civile hanno ritardato il raggiungimento di tale livello di produttività.

Risolto il problema della nuova organizzazione dei servizi statali preposti alla Aviazione civile, occorre ormai provvedere ad una definitiva ed organica programmazione per lo sviluppo dell'Aviazione civile, affrontando in maniera decisa il problema dei finanziamenti necessari.

Tale programmazione non può prescindere dalle seguenti necessità:

adeguamento della rete aeroportuale nazionale alle esigenze del traffico;

sviluppo e potenziamento della rete aerea nazionale e istituzione di nuovi servizi aerei interni, di interesse regionale;

incremento dell'attività di trasporto aereo a domanda;

istituzione di scuole di pilotaggio e qualificazione del personale aeronautico;

avvio ad una produzione nazionale aeronautica;

potenziamento dell'infrastruttura radioelettrica di assistenza alla navigazione aerea.

Per quanto riguarda l'adeguamento della rete aeroportuale sarà bene agire con un programma lungimirante, organico, che non indulga possibilmente a campanilistiche ambizioni.

Spesso si ritiene sufficiente mettere a disposizione il minimo di terreno necessario, dove anche senza pista, e solo su terreno erboso, possano atterrare degli aeromobili, per ritenere di aver creato un Aeroporto.

Questo, è un fenomeno che si manifesta un po' dovunque nel nostro Paese. Sarebbe opportuno cercare di frenare questo indirizzo, certo perseguito in buona fede, ma senza la necessaria conoscenza dei problemi, per studiare, preparare e predisporre una rete di Aeroporti che risponda alle esigenze dei traffici, ma che trovi anche una giustificazione tecnica ed economica.

Sarà bene orientarsi verso un numero limitato di aeroporti perfettamente attrezzati, il cui apprestamento ed esercizio comporta ingenti spese e creare invece per i collegamenti minori una rete di striscie aeroportuali ove moderni aeromobili con capacità fino a 50 persone manovrano benissimo anche su piste brevi di 1.200 m.

Sarà poi bene siano apprestate ottime strade di accesso agli aeroporti: è noto che sulle modeste distanze che separano i nostri centri maggiori le perdite di tempo necessarie per raggiungere gli aeroporti limitano

notevolmente i vantaggi offerti dalla rapidità degli aerei.

Per questo anche le operazioni di imbarco dovranno essere semplificate. In America, particolarmente fra New York e Boston e fra New York e Washington, in Sud America tra San Paolo e Rio, ed in alcuni Paesi d'Europa il problema è già stato avvertito ed alcuni Servizi tra l'Inghilterra e le Isole ed in Germania tra Amburgo e Francoforte si svolgono tramite Servizi aerei con caratteristiche di autocorrie dell'aria senza necessità di prenotazione, con documentazione molto ridotta e con intensa continuità. Il passeggero indica il proprio nome e regola il biglietto del passaggio salendo sull'aereo ed ha la sicurezza di trovare il posto o, in ogni caso, di dover sopportare una attesa di pochi minuti.

E infine sarà anche bene tenere presente che perchè i mezzi aerei siano più largamente impiegati anche su brevi percorsi interni ove non esiste il problema della concorrenza di bandiere estere, i prezzi per trasporto passeggeri dovranno essere limitati

al massimo, eliminando i costosi servizi di ristorante, che su percorsi di 1-2 ore non hanno ragione di essere.

PARTE SECONDA

FF. SS.

CONSIDERAZIONI GENERALI SUL BILANCIO

CONSIDERAZIONI TECNICHE, ECONOMICHE E FINANZIARIE SUL BILANCIO 1963-64

Gli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1963-1964 presentano le seguenti risultanze complessive in confronto di quelle originarie dell'esercizio 1962-63 e del consuntivo dell'esercizio 1961-62.

	Consuntivo esercizio 1961-62	Bilancio preventivo esercizio 1962-63	Bilancio preventivo esercizio 1963-64	Differenza	
				rispetto al consuntivo	rispetto al preventivo
	1	2	3	4 = (3 - 1)	5 = (3 - 2)
Entrate	461.893,7	467.071,7	508.058,5	+ 46.164,8	+ 40.986,8
Spese	490.978,3	509.197 -	533.768,5	+ 42.790,2	+ 24.571,5
Disavanzo	29.084,6	42.125,3	25.710 -	- 3.374,6	- 16.415,3

Il bilancio di previsione per l'esercizio 1963-64 presenta, quindi, rispetto a quello originario del precedente esercizio, un minor disavanzo di milioni 16.415,3 e, rispetto al conto consuntivo dell'esercizio 1961-62, una diminuzione del disavanzo di milioni 3.374,6.

Tale risultato finanziario è la sintesi degli sforzi compiuti sia dall'azienda ferroviaria, mediante una gestione improntata a più ri-

gidi criteri di economia, sia dallo Stato con i suoi interventi volti a dare al bilancio ferroviario la necessaria e tanto auspicata chiarificazione.

ENTRATA

Parte ordinaria

L'ammontare complessivo delle entrate di parte ordinaria, previsto in milioni 508.058,5,

risulta costituito per il 75 per cento circa dei prodotti del traffico, per il 15 per cento circa dai rimborsi e concorsi del Tesoro e per il rimanente 10 per cento dagli altri introiti dell'Azienda.

Il previsto gettito dei prodotti del traffico, di milioni 385.000, è in relazione sia agli ultimi aumenti apportati alle tariffe viaggiatori, sia al naturale evolversi degli scambi e alla crescente espansione dei traffici interni e internazionali, specie con i Paesi del M.E.C.

I rimborsi e i concorsi del Tesoro iscritti nella parte ordinaria del bilancio ammontano complessivamente a milioni 81.135,9 e sono così costituiti:

milioni 59.000 per oneri extra-aziendali;
 milioni 5.537,9 per oneri finanziari relativi ai prestiti contratti per la ricostruzione;
 milioni 16.598 per rate di ammortamento, in conto capitale, dei prestiti contratti per investimenti patrimoniali.

Il rimborso degli oneri extra-aziendali, forfetizzato nel suddetto importo di milioni 59.000, per effetto della nota recente legge concernente la sistemazione finanziaria del bilancio dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato (legge 29 novembre 1962, n. 1688), risulta inferiore di milioni 7.330 a quello di milioni 66.330 iscritto nei competenti capitoli del bilancio del precedente esercizio finanziario.

L'iscrizione in bilancio del rimborso di milioni 16.598 per le rate di ammortamento, in conto capitale, dei prestiti contratti e da contrarre, per spese patrimoniali, trova la sua ragione di essere nell'articolo 7 della legge 27 aprile 1962, n. 211, concernente il piano decennale di rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato.

La complessiva somma di milioni 41.922 prevista, infine, negli altri introiti dell'Azienda, è essenzialmente in relazione al gettito di quei proventi connessi, direttamente o indirettamente, con lo sviluppo o l'incremento del traffico.

per milioni 40.000 dal ricavo dei mutui da contrarre in forza dell'articolo 3 della legge 18 dicembre 1959, n. 1142, relativa al-

l'esecuzione della seconda fase del 1° Piano quinquennale di potenziamento della rete;

per milioni 48.931,5 dalle altre fonti di finanziamento provenienti sia da assegnazioni e contributi a carico della parte ordinaria sia da ricavi, rimborsi e concorsi.

Gestioni speciali

Le entrate delle gestioni speciali ammontano complessivamente a milioni 308.932,7 e riguardano:

per milioni 114.210 la gestione autonoma dei Magazzini;
 per milioni 66.843 le Officine dell'Azienda;
 per milioni 14.550 la gestione dell'energia elettrica;
 per milioni 8.422 la Gestione viveri « La Provvida »;
 per milioni 8.358,7 l'Opera di previdenza a favore del personale;
 per milioni 92.218,6 il Fondo pensioni e sussidi. Di tale importo, milioni 47.864,1 costituiscono il contributo del Tesoro a pareggio del disavanzo del fondo;
 per milioni 4.330,4 le altre gestioni di minore importanza.

Parte straordinaria

La somma complessiva iscritta nell'entrata della parte straordinaria è di milioni 238.931,5.

Essa è costituita:

per milioni 150.000 dal ricavo dei mutui da contrarre ai sensi dell'articolo 5 della citata legge 27 aprile 1962, n. 211 sul piano decennale;

SPESA

Parte ordinaria

L'ammontare complessivo di 533.768,5 milioni previsto nelle spese di parte ordinaria, è costituito per il 54 per cento circa dalle spese di personale e per gli assuntori, per il

22 per cento dalle spese per la manutenzione ed i rinnovamenti e per il rimanente 24 per cento essenzialmente dalle spese per le forniture e per oneri finanziari.

L'applicazione delle summenzionate leggi 29 novembre 1962, n. 1688 (sistemazione finanziaria del bilancio delle Ferrovie dello Stato) e 27 aprile 1962, n. 211 (piano decennale), ha comportato, nel settore delle spese ordinarie, notevoli variazioni a talune poste del bilancio.

Infatti, per l'articolo 2 della citata legge n. 1688 del 1962, che ha fissato il contributo dell'Azienda ferroviaria a favore del fondo pensioni nella misura di cinque volte e mezzo l'ammontare delle relative ritenute ordinarie e straordinarie, la spesa per le pensioni presenta una variazione in meno di circa milioni 50.000; mentre per l'articolo 10 della legge n. 211 del 1962 che ha stabilito per le manutenzioni e i rinnovamenti uno stanziamento non inferiore rispettivamente al 20 per cento e al 10 per cento dei prodotti del traffico, la spesa per tali titoli presenta una variazione in più di milioni 25.710.

Parte straordinaria

Le spese straordinarie, ammontanti nel complesso a milioni 238.931,5 sono costituite:

- per milioni 150.000: dall'esecuzione delle opere di investimento in forza della legge n. 211 del 1962, relativa al piano decennale;
- per milioni 40.000: dalla esecuzione delle opere di investimenti patrimoniali di cui alla seconda fase del 1° piano quinquennale (legge n. 1142 del 1959);
- per milioni 48.931,5: dalle altre spese di carattere patrimoniale finanziate con le assegnazioni e i contributi a carico della parte ordinaria e con ricavi, rimborsi e concorsi.

Gestioni speciali

Il totale delle spese delle « Gestioni speciali » è identico a quello iscritto, per le stesse gestioni nelle entrate.

* * *

Dal confronto tra il totale complessivo delle spese di parte ordinaria, che è di milioni 533.768,5, e l'ammontare complessivo delle entrate ordinarie, che è di milioni 508.058,5 appare il disavanzo di milioni 25.710 le cui cause, come ancor meglio sarà precisato al successivo punto 1. 2, sono dovute alle integrazioni apportate agli stanziamenti dei capitoli delle manutenzioni e dei rinnovamenti per adeguarli ai minimi previsti dalla citata legge n. 211 del 1962.

Tale disavanzo, allo scopo di non appesantire ulteriormente e sensibilmente l'intervento del Tesoro, viene coperto con anticipazioni della Cassa depositi e prestiti da estinguere in 35 anni mediante quote di ammortamento in conto capitale a carico del Tesoro e in conto interessi a carico dell'Azienda.

* * *

L'intervento finanziario del Tesoro è costituito dai rimborsi iscritti nella parte ordinaria, per un totale di milioni 81.135,9 e dal contributo di milioni 47.864,1 a copertura dei disavanzi dei fondi pensioni, iscritti nel titolo IV, e cioè complessivamente milioni 129.000 pari a quello originariamente previsto nel bilancio 1962-63.

Tale intervento salirà, peraltro, nel corso dell'esercizio 1963-64, a milioni 161.260 per effetto di sovvenzioni straordinarie che il Tesoro corrisponderà all'Azienda:

a) in sede di riparto dell'apposito fondo globale, istituito nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per fronteggiare i maggiori oneri derivanti dai seguenti provvedimenti legislativi:

legge n. 45 del 1963. — Concessione di un assegno temporaneo al personale. Quota di onere assunta dal Tesoro	milioni	20.000
legge n. 44 del 1963. — Aumento delle quote aggiuntive di famiglia	milioni	2.000

LEGISLATURA IV - 1963 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

legge n. 79 del 1963. — Mantenimento delle quote aggiuntive di famiglia per i figli universitari oltre i limiti di età attualmente previsti milioni	540
legge n. 15 del 1963. — Miglioramenti alle rendite infortuni milioni	400
b) con provvedimento legislativo di variazione al bilancio, per la copertura della maggiore spesa derivante dal decreto del Ministro del tesoro concernente l'aumento dell'indennità integrativa a decorrere dal 1° luglio 1963, in applicazione della legge n. 324 del 1959 milioni	9.320
in complesso milioni	<u>32.260</u>

**CAUSE DELLE VARIAZIONI
DEL BILANCIO 1963-64
RISPETTO AL BILANCIO 1962-63**

Il bilancio della parte ordinaria dell'esercizio finanziario 1963-64 presenta, rispetto a quello dell'esercizio precedente, delle variazioni in aumento: per complessivi milioni 40.896,8 nelle entrate, e per milioni 24.571,5 nelle spese, le cui cause vengono di seguito illustrate.

ENTRATE

L'aumento di milioni 40.986,8 — da milioni 467.071,7 nell'esercizio 1962-63 a milioni 508.058,5 nell'esercizio 1963-64 — è il risultato dell'incremento:

nei « prodotti del traffico » per milioni	13.300
negli « introiti indiretti » dell'esercizio per milioni	2.035
negli « introiti a rimborso di spesa » per milioni	39.551,8
milioni	<u>54.886,8</u>

e della variazione in meno nelle « entrate diverse » . . . milioni	13.900
	<u>40.986,8</u>

Prodotti del traffico

L'incremento di milioni 13.300 è il risultato differenziale tra il previsto maggior gettito di milioni 40.000 al capitolo dei « prodotti del traffico » e la eliminazione, dal paragrafo in questione, dello stanziamento di milioni 26.700 relativo al « rimborso dai Ministeri e dagli Enti pubblici interessati dei minori introiti derivanti dalla effettuazione di trasporti gratuiti o a tariffa ridotta ».

La soppressione del suddetto stanziamento è stata attuata in applicazione dell'articolo 6 della legge 29 novembre 1962, n. 1688 concernente la sistemazione finanziaria del bilancio ferroviario, che, come già accennato, ha stabilito in lire 59.000 milioni, per ciascuno degli esercizi dal 1962-63 al 1965-66, l'ammontare complessivo delle somme da corrispondere all'Azienda delle ferrovie dello Stato, ai sensi degli articoli 1 e 3 della legge 29 novembre 1957, n. 1155, a titolo di rimborso dei minori introiti derivanti dalla effettuazione di trasporti gratuiti o a tariffa ridotta, del costo dei trasporti degli effetti postali e dei disavanzi delle linee a scarso traffico.

La previsione di un maggior gettito di milioni 40.000 rispetto a quello inizialmente previsto per l'esercizio 1962-63, è stata formulata tenendo conto sia degli aumenti tariffari, approvati con il decreto del Presidente della Repubblica 17 dicembre 1962, n. 1713, sia della normale espansione dei traffici interni ed internazionali.

Nella seguente tabella le previsioni dei prodotti del traffico per l'esercizio 1963-64, distintamente per tipo di gestione, vengono messe a confronto sia con quelle originarie del precedente esercizio, sia con i prodotti realizzati nell'esercizio 1961-62.

Prodotti del traffico

GESTIONI	Consuntivo esercizio 1961-62	Previsioni originarie 1962-63	Previsioni esercizio 1963-64	Differenza previsioni 1963-64			
				rispetto al consuntivo 1961-62		rispetto alle previsioni 1962-63	
				assolute	%	assolute	%
Viaggiatori . . .	170,8	173,5	204,8	34 -	19,9	31,3	18 -
Merci	158,2	164,5	173 -	14,8	9,3	8,5	5,1
Bagagli	7 -	7 -	7,2	0,2	2,8	0,2	2,8
TOTALE	336 -	345 -	385 -	49 -	14,6	40 -	11,6

Introiti indiretti dell'esercizio. — L'incremento di milioni 2.035, in tale paragrafo, è dovuto:

per milioni 535, ai noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo, in relazione al previsto aumento dei tassi di nolo per i carri in servizio internazionale (carri E.U.R.O.P. e R.I.V.);

per milioni 450, ai corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo, in conseguenza del previsto maggior traffico con gli stabilimenti raccordati;

per milioni 500, ai prodotti per servizi accessori in relazione alla estensione di tali servizi e, quindi, al maggior gettito dei proventi relativi;

per milioni 550, agli utili di magazzino, in relazione al presumibile ammontare delle vendite e dei versamenti.

Introiti per rimborsi di spesa. — L'incremento di milioni 39.551,8, in tali introiti, deriva essenzialmente dalle variazioni che si sono dovute apportare a talune voci del paragrafo in questione per effetto delle leggi n. 211 del 1962 e n. 1688 del 1962.

Infatti, per l'articolo 7 della legge 27 aprile 1962, n. 211, concernente il piano decennale, è stato iscritto il capitolo relativo al « rimborso da parte del Ministero del tesoro delle rate di ammortamento, in conto capitale, dei mutui contratti in relazione di specifiche autorizzazioni di legge » con lo stanziamento di milioni 16.598.

Per l'articolo 6 della legge 29 novembre 1962, n. 1688, sulla sistemazione finanziaria del bilancio, è stato istituito un apposito capitolo per il rimborso forfettizzato degli oneri extra-aziendali (milioni 59.000), e, correlativamente, è stato eliminato lo stanziamento relativo al rimborso dei disavanzi delle linee a scarso traffico (milioni 32.330) ed è stato diminuito lo stanziamento del capitolo « trasporti e relative prestazioni a rimborso di spesa » di milioni 7.300, importo corrispondente al costo del trasporto delle corrispondenze postali.

Entrate diverse. — La diminuzione di milioni 13.900, in tale paragrafo, è essenzialmente conseguenza della legge sulla sistemazione finanziaria del bilancio. È stato, infatti, soppresso il capitolo concernente il contributo del Tesoro, di milioni 15.000, corrisposto ai sensi dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 1959, n. 1144, a parziale copertura del disavanzo di gestione del Fondo pensioni e sussidi, in quanto tale contributo, in forza dell'articolo 3 della legge n. 1688 del 1962, è stato sostituito da un altro da iscriverne in apposito capitolo del Titolo IV « Gestione dei fondi pensioni e sussidi », il cui importo è pari al disavanzo della gestione medesima.

Alla diminuzione di milioni 15.000, si contrappone, nello stesso paragrafo, un aumento di milioni 1.100 nel capitolo « proventi eventuali », in previsione di un maggior get-

LEGISLATURA IV - 1963 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

tito degli introiti che lo costituiscono, donde la suddetta diminuzione netta di milioni 13.900.

SPESE

L'aumento di milioni 24.571,5, da milioni 509.197 nell'esercizio 1962-63 a 533.768,5 milioni nell'esercizio 1963-64, è dovuto:

per milioni 4.681,2 alle « spese di esercizio »;

per milioni 12.700 alle « spese complementari »;

per milioni 7.190,3 alle « spese accessorie », costituenti le tre Sezioni della parte ordinaria del bilancio.

1. — A formare l'aumento di 4.681,2 milioni nelle « spese di esercizio » concorrono i seguenti principali raggruppamenti delle spese medesime che, nella seguente tabella, sono poste a raffronto per i due esercizi considerati.

Spese di esercizio

(in milioni di lire)

RAGGRUPPAMENTI	previsioni esercizio 1962-63	previsioni esercizio 1963-64	VARIAZIONI	
			in +	in -
Spese di personale per stipendi, paghe e competenze accessorie	198.398	226.198	27.800	—
Spese per gli assuntori	6.935	9.690	2.755	—
Spese generali attinenti al personale e agli assuntori (escluse le pensioni)	16.640,6	13.986	—	2.654,6
Contributo dell'Azienda ai Fondi pensioni	85.059	37.125	—	47.934 -
Spese per i combustibili, l'energia elettrica e i carburanti per la trazione dei treni	21.655	23.860	2.205	—
Spese per le forniture, i servizi appaltati e le prestazioni diverse	33.345	43.261	9.916	—
Spese per le manutenzioni:				
a) linea e impianti fissi	16.570	17.000	430	—
b) materiale rotabile e navi traghetto	49.150	55.255	6.105	—
c) materiale di esercizio	—	1.175	1.175	—
d) manutenzione straordinaria	—	3.800	3.800	—
Altre spese	15.978,5	17.062,3	1.083,8	—
TOTALE	443.731,1	448.412,3	55.269,8	50.588,6
			4.681,2	

L'aumento complessivo di milioni 30.555, nelle spese di personale (milioni 27.800) e in quelle per gli assuntori (milioni 2.755), è da attribuire:

a) all'incidenza dei seguenti provvedimenti:

decreto del Ministro del tesoro 30 marzo 1962, emanato in attuazione della legge 27 maggio 1959, n. 324, relativo alla nuova misura dell'indennità integrativa speciale (milioni 2.054,3);

legge 6 febbraio 1963, n. 45, concernente la concessione di un assegno temporaneo al personale in servizio (milioni 14.680);

legge 6 maggio 1963, n. 13, riguardante modifiche al preesistente trattamento economico-giuridico degli assuntori (milioni 3.600);

b) all'adeguamento dei fabbisogni (milioni 10.220,7), in relazione alla situazione di fatto del personale e degli assuntori.

LEGISLATURA IV - 1963 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

La complessiva diminuzione di milioni 50.588,6 riscontrata nelle spese generali attinenti al personale e agli assuntori (milioni 2.654,6) e nel contributo dell'Azienda ai Fondi pensioni (milioni 47.934), è da attribuire:

per milioni 50.973,6, all'applicazione della legge 29 novembre 1962, n. 1688, relativa alla sistemazione finanziaria del bilancio dell'Azienda;

per milioni 385, all'adeguamento degli stanziamenti dei vari capitoli delle spese generali attinenti al personale alle occorrenze della gestione.

Come è noto, la suddetta legge sulla sistemazione finanziaria del bilancio ferroviario, ponendo a carico dei « fondi pensioni » la spesa relativa ai contributi per l'assistenza sanitaria ai pensionati, da versare all'Ente nazionale di previdenza e assistenza dipendenti statali (E.N.P.A.S.) ed alla Mutua sanitaria di Trieste, prima a carico dell'Azienda, ha ridotto di milioni 3.039,6 la spesa per tali contributi e di milioni 47.934 quella per le pensioni, donde la suddetta diminuzione di milioni 50.973,6.

L'aumento di milioni 2.205 nelle spese per i combustibili, l'energia elettrica e i carburanti per la trazione dei treni è essenzialmente dovuta alle previste maggiori percorrenze dei mezzi di trazione, in generale, e di quelli elettrici, in particolare, in relazione allo sviluppo del traffico, nonché all'aumentato costo dei combustibili e dei carburanti.

L'aumento netto di milioni 9.916 nelle spese per le forniture, i servizi in appalto e per i corrispettivi di prestazioni diverse è da attribuire principalmente alle seguenti cause:

Per le variazioni in aumento:

corresponsione, al personale dipendente dalle ditte appaltatrici di servizi, dell'assegno temporaneo di cui alla citata legge 6 febbraio 1963, n. 45;

incidenza, sul costo delle lavorazioni delle officine e delle autorimesse, degli oneri derivanti sia dall'aumento dell'indennità integrativa speciale sia dalla corresponsione dell'assegno temporaneo al personale di tali impianti;

maggiori fabbisogni di materie, in relazione al previsto incremento dei servizi connessi con l'evoluzione del traffico;

AUMENTO GENERALE DEI COSTI DELLE FORNITURE E DELLA MANO D'OPERA APPALTATA

Per le variazioni diminutive:

trasferimento ai capitoli specifici delle manutenzioni, delle spese relative alla manutenzione del materiale di esercizio, degli impianti centrali di riscaldamento, della camera e dello scafo delle navi-traghetto, facenti prima carico ai capitoli delle « forniture ».

L'aumento di milioni 11.510 nelle spese delle manutenzioni risulta, in dettaglio, dal seguente prospetto.

CAPITOLI	previsioni esercizio 1962-63	previsioni esercizio 1963-64	Variazioni in +
Manutenzione del materiale rotabile e delle navi traghetto	49.150	55.255	6.105
Manutenzione delle linee e relative pertinenze, dei fabbricati e degli impianti fissi	16.570	17.000	430
Manutenzione straordinaria per riparare e prevenire danni di forza maggiore alle linee e agli impianti fissi	—	3.800	3.800
Manutenzione del materiale di esercizio	—	1.175	1.175
TOTALE	65.720	77.230	11.510

LEGISLATURA IV - 1963 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Nell'esercizio 1963-64, a differenza degli esercizi precedenti, risultano iscritti, per la prima volta, nel paragrafo in questione i seguenti capitoli:

« manutenzione straordinaria per riparare e prevenire danni di forza maggiore alle linee ed agli impianti fissi », già facente parte della Sezione delle spese complementari;

« manutenzione del materiale di esercizio », le cui spese, sino all'esercizio 1962-63, hanno fatto carico, come in precedenza detto, ai capitoli delle « forniture ».

Inoltre risultano opportunamente integrate le denominazioni dei preesistenti capitoli del « materiale rotabile » e della « linea », per meglio definire l'oggetto dei capitoli medesimi.

Tale nuova impostazione discende dal disposto del I comma dell'articolo 10 della citata legge 27 aprile 1962, n. 211, concernente il piano decennale, che ha riclassificato

sia le spese ordinarie di esercizio sia quelle « complementari ».

Lo stesso articolo 10, infine, stabilendo un minimo, per le spese in questione, non inferiore al 20 per cento dei prodotti del traffico, ha determinato la variazione complessiva di + milioni 11.510 sopra indicata.

L'aumento di milioni 1.083,8 nelle altre spese di esercizio — costituite essenzialmente dai noli passivi di materiale rotabile, dagli indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni, dalle gestioni dei fabbricati alloggi, dai servizi sostitutivi complementari e accessori dei trasporti ferroviari — è determinato principalmente dai maggiori fabbisogni connessi con il previsto incremento del traffico e dei relativi introiti.

2. — L'aumento complessivo di milioni 12.700 nella « spese complementari » è dovuto al combinato effetto delle variazioni risultanti dalla seguente tabella:

Spese complementari

(in milioni di lire)

CAPITOLI	previsioni esercizio 1962-63	previsioni esercizio 1963-64	VARIAZIONI	
			in +	in —
Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore	4.000	—	—	4.000
Rinnovamento delle linee e relative pertinenze, dei fabbricati e degli impianti fissi	15.200	21.400	6.200	—
Rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto	5.100	14.600	9.500	—
Rinnovamento del materiale di esercizio	—	2.500	2.500	—
Migliorie di carattere patrimoniale	1.500	—	—	1.500
TOTALE	25.800	38.500	18.200	5.500
			12.700	

Come già fatto presente al punto 1), a proposito delle « manutenzioni », le spese complementari, in seguito alla riclassificazione fatta dall'articolo 10 della legge 27 aprile 1962, n. 211, hanno subito delle innovazioni sia per quanto riguarda la loro composizione e natura sia per l'entità degli

stanziamenti dei vari capitoli che costituiscono le spese in questione.

La soppressione del capitolo e del relativo stanziamento di milioni 4.000 per le spese di riparazione e prevenzione dei danni di forza maggiore, trova correlazione con l'istituzione del capitolo « manutenzione straor-

dinaria » nell'apposito paragrafo 7 « Manutenzioni » delle spese di esercizio.

Al capitolo del rinnovamento del materiale di esercizio, istituito in forza del citato articolo 10, affluiranno le spese per il rinnovamento del materiale d'inventario, già facenti carico ai capitoli delle forniture dei vari Servizi.

L'aumento complessivo di milioni 15.700 nelle spese di rinnovamento delle linee e relative pertinenze, dei fabbricati e degli impianti fissi (milioni 6.200) e del rinnovamento del materiale rotabile e delle navitraghetto (milioni 9.500) — i cui capitoli risultano modificati, come già fatto per quelli delle manutenzioni, nelle loro denominazioni, in conformità alla classificazione di tali spese fatta dall'articolo 10 della legge n. 211 del 1962 — trova il suo fondamento nell'obbligo, derivante dall'articolo stesso, di stanziare in bilancio, per tutti i rinnovamenti, una somma non inferiore al 10 per cento dei prodotti del traffico.

Il complessivo importo di milioni 38.500 iscritto per le spese in questione corrisponde, infatti, al 10 per cento della somma prevista per i prodotti del traffico (milioni 385.000).

L'eliminazione dello stanziamento di milioni 1.500 del capitolo « Migliorie di carattere patrimoniale » — la cui denominazione risulta modificata, rispetto a quella dei precedenti esercizi, con la soppressione del termine « aumenti » sempre in conformità alla classificazione delle spese fatta dal ripetuto articolo 10 — trova la sua ragione di essere nella disponibilità dei fondi per l'attuazione dei piani di investimenti patrimoniali.

3. — L'aumento di milioni 7.190,3 nelle « spese accessorie », di cui gli oneri finanziari costituiscono la quasi totalità, è da attribuire essenzialmente all'adeguamento degli stanziamenti alle annualità di ammortamento dovute al Consorzio di credito per le opere pubbliche, alla Banca europea degli investimenti, alla Eurofina e ad altri Enti mutuanti, per prestiti contratti per finanziare le spese patrimoniali e di ripristino.

Parte straordinaria

Le somme iscritte nella « parte straordinaria » — sia in entrata che in spesa — del bilancio per l'esercizio 1963-64 presentano, rispetto a quelle del precedente esercizio, un aumento di milioni 179.881,5.

Infatti da milioni 59.050, iscritti originariamente nel bilancio dell'esercizio precedente, si passa ai 238.931,5 iscritti per l'esercizio attuale.

Tale rilevante variazione è da attribuire essenzialmente:

alla iscrizione dello stanziamento di 150.000 milioni, di cui all'articolo 2 della legge n. 211 del 1962, concernente il piano decennale di rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie;

alla iscrizione, in entrata, delle assegnazioni per i rinnovamenti delle linee e relative pertinenze e del materiale di esercizio a carico della « Parte ordinaria », e di quelle per il rinnovamento del materiale di esercizio a carico del Titolo III — Gestione delle officine, e alla iscrizione dei correlativi stanziamenti di spesa. Sino all'esercizio 1962-63, le spese in parola hanno fatto carico direttamente ai competenti capitoli di spesa della « Parte ordinaria » (capitoli delle « forniture » e delle spese complementari) e del Titolo III (capitoli delle « forniture »).

ANDAMENTO DELLA GESTIONE 1962-63 IN CONFRONTO DEL BILANCIO PREVENTIVO DELLO STESSO ESERCIZIO

Le previsioni originarie di bilancio dell'esercizio 1962-63 hanno subito le seguenti variazioni, approvate con decreto del Ministro per il tesoro, in applicazione di leggi comportanti miglioramenti al trattamento economico del personale in servizio ed in quiescenza.

LEGISLATURA IV - 1963 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(in milioni di lire)

	ENTRATA		SPESA
	Prodotti del traffico	Sovvenzione straordinaria del Tesoro	
legge n. 11-1963, riguardante la concessione di una indennità « una tantum » al personale in servizio	+ 3.200	—	+ 3.200
legge n. 13-1963, concernente modifiche al preesistente trattamento economico-giuridico degli assuntori	+ 1.370	—	+ 1.370
legge n. 15-1963, riguardante miglioramenti alle rendite infortuni	—	+ 400	+ 400
legge n. 29-1963, relativa alla indennità « una tantum » ai pensionati	—	+ 4.684	+ 4.684
legge n. 44-1963, concernente l'aumento delle quote aggiuntive di famiglia	—	+ 1.950	+ 1.950
legge n. 45-1963, riguardante la concessione di un assegno temporaneo	+ 10.500	+ 10.000	+ 20.500
	15.070	17.034	33.104

Inoltre, con la nota di assestamento generale delle previsioni, sono state proposte le seguenti ulteriori variazioni complessive.

	<i>milioni</i>
Spesa	+ 23.014,6
Entrate	+ 16.984,6
Maggior disavanzo di gestione	6.030,-

L'aumento nelle entrate di milioni 16.984,6 è costituito:

per milioni 4.000, dai « prodotti del traffico »;
per milioni 2.535, dagli « introiti indiretti »;
per milioni 628,6 dagli « introiti a rimborso di spese »;

per milioni 550, dalle « entrate diverse »;
per milioni 4.900, dagli « introiti da assegnare alle spese complementari »;

per milioni 4.371, dalla sovvenzione straordinaria del Tesoro a copertura dei maggiori oneri derivanti dall'aumento dell'indennità integrativa speciale a decorrere dal 1° luglio 1962.

L'aumento complessivo di milioni 23.014,6 nelle spese è dovuto alle seguenti variazioni:

In aumento:

	<i>milioni</i>
Spese di personale (stipendi e comp. acc.)	+ 5.920
Spese generali di personale	+ 1.883
Forniture, spese per i servizi in appalto e corrispettivi per prestazioni diverse	+ 7.170
Manutenzioni	+ 4.195
Rinnovamenti	+ 5.310
Altre spese	+ 953,6
Totale in aumento	+ 25.431,6

In diminuzione:

Spese per gli assuntori	— 2.417
Variazione totale	+ 23.014,6

Le suddette variazioni — che si sono rese necessarie per adeguare gli stanziamenti dei vari capitoli di spesa al maggior fabbisogno connesso sia con l'incremento del traffico, sia con l'aumento dei costi delle forniture in genere e delle prestazioni appaltate in particolare — non si compensano però con le variazioni apportate nell'entrata, per cui la

nota di assestamento si chiude con una differenza di milioni 6.030, come sopra indicato.

Tale aumento del disavanzo, come risulta dallo schema del provvedimento legislativo di variazioni al bilancio predisposto dalla Ragioneria generale, dovrebbe essere coperto con anticipazioni della Cassa depositi e prestiti da ammortizzare in 35 anni mediante annualità di capitale a carico del Tesoro e annualità di interessi a carico dell'Azienda.

Pertanto l'intervento del Tesoro a favore delle Ferrovie dello Stato, nell'esercizio 1962-1963, ascende complessivamente a milioni 150.405 e risulta così costituito:

a) Rimborsi, contributi e sovvenzioni iscritti nella previsione originaria:	
rimborso oneri extra-aziendali	66.330
rimborso oneri finanziari per la ricostruzione	5.544,7
contributo ai fondi pensioni	15.000
sovvenzione a copertura del disavanzo	42.125,3
b) Sovvenzioni straordinarie a copertura dei maggiori oneri derivanti da provvedimenti di legge a favore del personale in servizio ed in quiescenza, iscritte in bilancio con decreti del Ministro del tesoro	17.034
c) Sovvenzione straordinaria per la copertura delle maggiori spese derivanti dall'aumento dell'indennità integrativa speciale, da iscrivere in bilancio con la nota di assestamento generale delle previsioni	4.371
TOTALE	150.405

PROSPETTIVE E PROBLEMI PER UNA EVENTUALE ULTERIORE CHIARIFICAZIONE DEL BILANCIO

L'approvazione dei due noti recenti provvedimenti legislativi riguardanti la sistemazione finanziaria del bilancio e il piano de-

cennale, se non ha risolto, in maniera definitiva, il problema della « normalizzazione del bilancio aziendale » ha senza dubbio contribuito a dare al contenuto del bilancio stesso, e quindi ai risultati della gestione, una maggiore chiarezza e un significato più vicino alla reale situazione economica dell'Azienda.

Sia la legge 27 aprile 1962, n. 211, concernente il piano decennale di rinnovamento e potenziamento delle ferrovie, sia la legge 29 novembre 1962, n. 1688, riguardante la sistemazione del bilancio ferroviario, hanno, infatti, alleggerito, seppure non totalmente, il bilancio aziendale di quegli oneri estranei alla gestione ferroviaria che ne falsavano le risultanze complessive.

L'articolo 7 della legge n. 211 (piano decennale) sancendo il rimborso delle rate di ammortamento, in conto capitale, dei prestiti contratti per investimenti patrimoniali, non solo ha reso meno rilevante, per la parte ordinaria del bilancio, l'onere per gli ammortamenti dei prestiti, ma ha soprattutto affermato il principio, già sostenuto dalla Commissione Longo-Onida-Saraceno, che « le spese per investimenti patrimoniali » dovranno essere sostenute dal « soggetto proprietario » e non dal « consegnatario » quale è, in effetti, l'Azienda delle Ferrovie dello Stato.

Più sostanziale, ai fini della chiarificazione, è però, la legge n. 1688 del 1962 (sistemazione finanziaria del bilancio F. S.).

La sua applicazione ha comportato:

per l'articolo 6, la forfetizzazione, per ciascuno degli esercizi dal 1962-63 al 1965-66, dei rimborsi degli oneri extra-aziendali nella somma globale di 59 miliardi;

per l'articolo 2, la determinazione del contributo dell'Azienda F. S. ai fondi pensioni in ragione di cinque volte e mezzo lo ammontare delle ritenute ordinarie e straordinarie operate sugli stipendi e sugli altri assegni utili a pensione del personale ferroviario;

per l'articolo 3, l'assunzione da parte dello Stato del totale disavanzo di gestione dei suddetti fondi pensioni mediante un contributo da iscrivere direttamente nell'en-

trata del Titolo IV, concernente tale gestione;

per l'articolo 4, la soppressione del contributo di 15 miliardi al fondo pensioni, stabilito dalla legge 24 dicembre 1959, n. 1144, iscritto nell'entrata della Parte ordinaria;

inoltre, per l'articolo 7 il rimborso dei disavanzi di gestione delle linee a scarso traffico con coefficiente di esercizio superiore a 3, compreso nel predetto rimborso forfettizzato di 59 miliardi, verrà a cessare dal 1° luglio 1966.

La forfetizzazione dei rimborsi degli oneri extra-aziendali nella cifra globale di 59 miliardi è, però, del tutto inadeguata, ove si consideri:

1) che essa, pur non essendo intervenuta alcuna causa di alleggerimento degli oneri in questione, risulta inferiore di miliardi 7,3 rispetto a quella di miliardi 66,3 iscritta nel bilancio dell'esercizio 1962-63 e costituita come segue:

	<i>miliardi</i>
per concessioni tariffarie	26,7
per trasporti postali	7,3
per disavanzo delle linee a scarso traffico che, per motivi d'interesse generale, sono mantenute in esercizio	32,3
TOTALE	<u>66,3</u>

2) che tale complessivo rimborso di miliardi 66,3 era da considerarsi, a sua volta, insufficiente in quanto per le riduzioni tariffarie e i trasporti gratuiti, il rimborso di miliardi 26,7 venne stabilito sulla base di rilevazioni effettuate nell'esercizio 1956-57, mentre valutazioni più aggiornate elevano il rimborso a oltre miliardi 35.

Il contributo alla gestione dei fondi pensione, stabilito nella misura di cinque volte e mezzo le ritenute ordinarie e straordinarie operate al personale, non corrisponde, poi, a quello direttamente determinato dall'Azienda sulla base di calcoli attuariali all'uopo svolti.

Secondo i suddetti calcoli, infatti, il contributo dell'Azienda dovrebbe essere pari a

quattro volte, e non a cinque volte e mezzo, le ritenute ordinarie e straordinarie.

Ove venisse adottata tale misura, la spesa dell'Azienda per le pensioni, ammonterebbe, nell'esercizio 1963-64, a milioni 27.000 anziché a milioni 37.125.

Per adeguare, pertanto, gli interventi del Tesoro nella copertura degli oneri extra-aziendali alla loro effettiva entità occorrerebbe quanto meno:

a) aumentare il rimborso forfettario per gli oneri extra-aziendali di almeno 15 miliardi, e cioè:

di circa 7 miliardi per portarlo alla precedente cifra di miliardi 66,3, stabilito per l'esercizio 1962-63;

e di altri 8 miliardi circa, per tener conto della maggiore effettiva entità raggiunta dagli oneri tariffari;

b) ridurre il contributo dell'Azienda al fondo pensioni da cinque volte e mezzo a quattro volte l'ammontare delle ritenute operate al personale, con uno sgravio per il bilancio di circa 10 miliardi.

Inoltre, sarebbe necessario promuovere un provvedimento di legge per l'abolizione dell'articolo 7 della legge n. 1688, in modo che il Tesoro possa continuare a rimborsare all'Azienda l'ammontare dei disavanzi delle linee con coefficiente di esercizio superiore a 3 che per ragioni particolari non possono essere chiuse al traffico.

Dovrebbero, inoltre essere rimborsati all'Azienda gli oneri che essa sostiene con il servizio di Navi traghetto per la Sardegna (vedasi al riguardo paragrafo 5.4.).

Tutto ciò, ovviamente, prescindendo dagli oneri che l'Azienda F. S. sostiene per la inadeguatezza delle tariffe ai costi effettivi, per motivi di carattere sociale.

STRUTTURA E ORGANIZZAZIONE DELL'AZIENDA

Riforma strutturale

Sono note le istanze ripetutamente formulate per l'adozione di un ordinamento e di una struttura organizzativa che assicuri-

no all'Azienda la massima speditezza funzionale e di gestione ai fini del tempestivo adeguamento alle mutevoli situazioni di mercato.

Le accresciute esigenze derivanti dall'attuazione del Piano decennale e le nuove prospettive connesse col progressivo attuarsi della integrazione economica europea hanno posto in maggiore evidenza tale necessità.

Vari progetti di riforma sono stati elaborati dalle Commissioni (Severi, Berruti, che, in ordine di tempo, sono state istituite a tale scopo.

Il disegno di legge presentato alla Camera dei deputati il 26 luglio 1961 e decaduto, concernente l'ordinamento dell'Azienda F. S., prevedeva sensibili innovazioni rispetto all'ordinamento attuale ai fini del conseguimento degli obiettivi suesposti, per quanto anch'esso non soddisfacesse completamente alle esigenze proprie di una Azienda, quale quella ferroviaria, orientata verso criteri di conduzione più spiccatamente economico-commerciale; ciò che postulerebbe un maggior grado di autonomia e conseguentemente l'adozione di soluzioni più radicali analoghe a quelle già in atto, e positivamente sperimentate, nel settore delle partecipazioni statali.

Le linee fondamentali del progetto di riforma erano:

la trasformazione del Consiglio di amministrazione da Organo consultivo in Organo deliberante;

l'affidamento a persona diversa dal Ministro della Presidenza del Consiglio di amministrazione;

l'attribuzione di tutti i poteri di gestione al Consiglio di amministrazione e la facoltà ad esso riservata di delegare parte dei suoi poteri ad un Comitato ristretto e ad altri Organi dell'Azienda;

l'istituzione di adeguati strumenti di controllo di legittimità e, per determinate questioni, di merito a disposizione del Ministro, il quale rimane quindi il responsabile dell'Azienda nei confronti del Governo e del Parlamento.

Il progetto di legge in questione, come accennato, è decaduto in seguito allo scioglimento delle Camere. D'altra parte, il problema del riordinamento delle Aziende autonome dello Stato è stato ora affrontato dalla nota Commissione Medici per la riforma della Pubblica Amministrazione. In tale sede, per quanto concerne le F. S., sono stati, in linea di massima, ribaditi gli indirizzi che già figuravano nel citato disegno di legge.

ANDAMENTO DEL TRAFFICO FERROVIARIO

A) *Trasporti di persone*

Dalla tabella seguente appare che il traffico viaggiatori, considerato nel suo dato più significativo che è quello dei viaggiatori-km, ha avuto una costante tendenza alla espansione raggiungendo nel decennio dal 1952-53 al 1961-62, un incremento del 26 per cento. La media annua di tale incremento è stata, quindi, del 2,6 per cento.

Per quanto riguarda il numero dei viaggiatori, invece, i dati fanno rilevare una tendenza alla diminuzione che, nei dieci anni considerati, ha raggiunto il 2 per cento circa.

L'andamento contrastante dei viaggiatori-km rispetto a quello dei viaggiatori rende evidente un notevole aumento della percorrenza media dei viaggiatori. Infatti, tale percorrenza, che era di chilometri 58,4 nel 1952-1953, è salita a chilometri 75,3 nel 1961-62, con un incremento, quindi, del 29 per cento circa.

La causa di tale fenomeno deve ricercarsi nella diminuzione dei viaggi a breve distanza, conseguente al sempre crescente sviluppo della motorizzazione privata, e all'aumento, invece, di quelli a lunga percorrenza, per i quali il mezzo ferroviario appare ancora il preferito.

Di fronte all'aumento del traffico viaggiatori-chilometro (che ha raggiunto, come esposto, il 26 per cento nei dieci anni considerati), gli introiti mostrano un incremento del 92 per cento, che è stato reso possibile anche dagli aumenti tariffari intervenuti

LEGISLATURA IV - 1963 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

durante l'intero periodo nella misura del 70 per cento circa.

Per quanto riguarda il 1962-63 si hanno a disposizione soltanto i dati definitivi dei primi 9 mesi. Poichè dal 1° gennaio 1963 le tariffe viaggiatori sono state aumentate mediamente del 14,2 per cento circa, nella tabella i dati sono stati distinti in due periodi: luglio-dicembre e gennaio-marzo.

Dall'esame dei dati del primo periodo appare confermata la tendenza all'aumento ri-

scontrata precedentemente. Per il secondo periodo, invece, si nota una lieve flessione dei viaggiatori-chilometro ed un incremento degli introiti del 9 per cento.

Gli introiti provvisori dei primi cinque mesi del 1963, rispetto allo stesso periodo del 1962, danno un aumento del 13 per cento circa. In base all'esperienza si ritiene che l'incremento si avvicini a quest'ultima percentuale, per cui l'aumento tariffario appare assorbito in buona parte, come del resto era già scontato in sede di previsione.

ESERCIZI	Viaggiatori		Viaggiatori Km.		Introiti	
	(milioni)	n. indice	(milioni)	n. indice	(milioni)	n. indice
1952-53	385	100	22.512	100	89.150	100
1953-54	397	103	22.303	99	98.485	110
1954-55	399	104	22.633	101	109.341	123
1955-56	407	106	24.040	107	114.062	128
1956-57	384	100	24.883	111	123.235	138
1957-58	373	97	25.102	112	125.183	140
1958-59	372	97	25.649	114	130.003	146
1959-60	381	99	26.847	119	136.902	154
1960-61	386	100	27.851	124	145.682	163
1961-62	376	98	28.334	126	170.784	192

ESERCIZIO	Viaggiatori		Viaggiatori Km.		Introiti	
	(milioni)	n. indice	(milioni)	n. indice	(milioni)	n. indice
Luglio-Dicembre						
1961-62	189	100	15.073	100	91.119	100
1962-63	175	98	15.543	103	98.308	108
Gennaio-Marzo						
1961-62	92	100	5.994	100	36.864	100
1962-63	89	97	5.952	99	40.236	109
Luglio-Marzo						
1961-62	281	100	21.067	100	127.983	100
1962-63	274	97	21.495	102	138.544	108

LEGISLATURA IV - 1963 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Viaggiatori entrati ed usciti dal territorio nazionale per ferrovia

I dati indicati nella tabella seguente mostrano quale sia stata l'entità del traffico viaggiatori in entrata e in uscita dal territorio nazionale nel periodo dal 1953 al 1962 (per il 1962 il dato è induttivo).

Dall'esame dei dati si rileva che il traffico in argomento ha avuto uno sviluppo vera-

mente considerevole, essendo aumentato, nell'intero periodo, del 125 per cento.

Si tratta di un traffico che oltrepassa ormai gli otto milioni di viaggiatori, la cui percorrenza media si avvicina ai 400 chilometri.

Gli introiti che tali trasporti danno alla ferrovia rappresentano il 12 per cento circa del totale generale.

ANNO	Viaggiatori			Numeri indici
	Entrati	Usciti	Totale	
1953	1.927.871	1.767.080	3.694.951	100 —
1954	2.083.247	1.923.134	4.006.381	108,43
1955	1.954.297	1.919.805	3.874.102	104,85
1956	2.676.865	2.572.385	5.249.241	142,07
1957	2.991.915	2.908.487	5.900.402	159,69
1958	3.284.684	2.967.400	6.252.084	169,21
1959	2.963.966	2.908.190	5.872.156	158,92
1960	3.825.083	3.378.048	7.203.131	194,95
1961	4.009.163	3.730.168	7.739.331	209,46
1962	4.279.000 (1)	4.037.000 (1)	8.316.000 (1)	225,09

(1) Dato induttivo.

B) Trasporti di merci

Dall'esame dei dati della tabella seguente si rileva che dal 1952-53 al 1956-57 il traffico merci ha avuto un notevole incremento, che ha raggiunto il 28 per cento per le tonnellate caricate e il 23 per cento per le tonnellate-chilometro. I dati dei due esercizi successivi, invece, fanno registrare una consistente flessione che annulla buona parte dell'aumento precedentemente realizzato, e ciò a causa delle vicende della congiuntura economica italiana ed internazionale.

Superata tale situazione sfavorevole, si è avuta, nel 1959-60, una forte ripresa del traffico merci. Infatti, in questo solo esercizio sono state superate anche le posizioni rag-

giunte nel 1956-57. Conseguentemente, l'incremento delle tonnellate e delle tonnellate-chilometro, rispetto all'anno precedente, ha raggiunto, rispettivamente, il 20 per cento ed il 18 per cento circa.

I risultati degli ultimi due esercizi appaiono sempre soddisfacenti, sebbene denuncino una situazione pressochè stazionaria, con un lieve aumento delle sole tonnellate trasportate.

Nel complesso, dei dieci anni considerati, si rileva che il livello del traffico merci è salito del 33 per cento circa, e cioè con un tasso medio annuo del 3,2 per cento circa.

Per quanto riguarda gli introiti, l'aumento è stato dell'84 per cento e ciò, oltre che

LEGISLATURA IV - 1963 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

per l'aumento del traffico, anche per le maggiorazioni apportate alle tariffe, le quali sono state aumentate, nei 10 anni, del 40 per cento circa.

Nell'esercizio in corso i dati dei primi 9 mesi confermano il precedente andamento favorevole, specialmente se si considera che

gli introiti, pur non essendo intervenuti aumenti tariffari, sono saliti del 7 per cento.

È opportuno, infine, rilevare il miglioramento, che appare dai dati della tabella, circa l'utilizzazione dei carri: infatti, le tonnellate trasportate sono aumentate in misura maggiore di quella dei carri caricati.

ESERCIZI	Carri caricati		Tonnellate		Tonnellate Km.		Introiti	
	(milioni)	n. indici	(milioni)	n. indici	(milioni)	n. indici	(milioni)	n. indici
1951-52	3,9	100	42,9	100	11.821	100	85.929	100
1952-53	4,1	105	45,2	105	12.658	107	94.123	110
1953-54	4,2	108	47,2	100	12.939	109	97.277	113
1954-55	4,5	115	52,7	123	13.763	116	105.665	123
1955-56	4,6	118	54,8	128	14.473	122	120.777	141
1956-57	4,2	108	50,1	117	13.603	115	122.695	143
1957-58	4 -	103	46,3	108	13.274	112	117.729	137
1958-59	4,6	118	55,8	130	15.660	132	138.008	161
1960-61	4,6	118	57 -	133	15.567	132	142.246	166
1961-62	4,7	121	56,9	133	15.643	132	158.199	184

DESCRIZIONE	Periodo Luglio-Marzo degli esercizi		
	1961-62	1962-63	Variazioni %
	(in milioni)	(in milioni)	
Carri caricati	3,4	3,5	+ 2,94
Tonnellate	43 -	44 -	+ 2,32
Tonnellate Km.	11.627 -	11.690 -	+ 0,54
Introiti	117.455 -	126.090 -	+ 7,35

LE TARIFFE

Tariffe viaggiatori

L'ultimo aumento apportato alle tariffe viaggiatori è entrato in vigore il 1° gennaio 1963.

Esso si è concretizzato in una maggiorazione dei prezzi precedenti pari al 15 per cento; peraltro, poichè dall'aumento stesso

sono stati esclusi tutti gli abbonamenti settimanali e festivi per impiegati, operai e braccianti, nonché quelli ridotti per impiegati statali e studenti e quelli della Metropolitana di Napoli, la percentuale media della maggiorazione si riduce praticamente al 14,2 per cento circa.

Con ciò, il livello delle tariffe ha superato di 47 volte quello del 1938 ma è ben lontano dal compensare gli aumenti verificatisi, nello stesso periodo, nei prezzi degli altri settori e nello stesso costo della vita che è oggi superiore di circa 80 volte a quello del 1938.

Non sorprende, pertanto, il fatto che la Azienda delle ferrovie dello Stato, anche nel trasporto dei viaggiatori, sia ancora lontana dal raggiungere l'equilibrio tra i costi del servizio ed i relativi ricavi; essa, pertanto, seguita a rappresentare uno degli strumenti mediante i quali si realizza una distribuzione dei redditi ed il soddisfacimento di esigenze sociali.

Ciò è dimostrato sia dal continuo sviluppo del traffico viaggiatori, il quale, malgrado il forte aumento della motorizzazione, ha raggiunto un livello che supera quello del 1938-39 del 40 per cento circa in viaggiatori-chilometro, sia dalla circostanza che gli introiti dei primi cinque mesi del 1963 hanno registrato un incremento del 13 per cento circa, tale cioè da far considerare praticamente assorbiti, da parte degli utenti, gli aumenti deliberati.

Si è del parere che esista ancora la possibilità di qualche manovra tariffaria, limitata a taluni settori quali, ad esempio, quello degli abbonamenti, i cui prezzi sono tuttora ad un livello eccezionalmente basso.

Tariffe merci

Il divario fra costi e ricavi dei servizi ferroviari, già messo in evidenza in sede di formulazione del bilancio di previsione per lo esercizio 1962-63, si è accentuato ulteriormente nel corso dell'esercizio stesso, e ciò in dipendenza di sopravvenuti oneri, alcuni di carattere sociale, altri di carattere aziendale straordinario, ai quali non ha fatto riscontro alcun provvedimento di maggiore rivalutazione delle tariffe nel settore del traffico merci.

Al fine di attenuare il rilevante squilibrio fra costi e ricavi, e considerata la favorevole situazione del mercato, si ritiene che un pur moderato aumento di livello di dette tariffe potrebbe essere facilmente assorbito, senza determinare apprezzabili effetti negativi sull'economia del Paese.

Ad un ritocco tariffario di carattere generale dovrebbero accompagnarsi provvedimenti particolari per quei settori del traffico merci in cui i servizi resi dall'Azienda delle ferrovie dello Stato sono maggiormente deficitari.

A questo proposito è da rilevare che, in questi ultimi tempi, quasi tutte le ferrovie europee hanno apportato aumenti tariffari, in qualche caso anche consistenti.

I TRAFFICI DI MASSA, STAGIONALI E « DI PUNTA »

Il fenomeno del trasporto dei lavoratori, impiegati e studenti che giornalmente affluiscono dalla periferia nei grandi centri urbani è venuto ad assumere in quest'ultimi anni un aspetto sempre più rilevante, impegnando l'Azienda ferroviaria in un complesso di servizi veramente imponente.

Il cosiddetto « traffico pendolare » interessa infatti un movimento medio giornaliero di 250 mila viaggiatori e richiede un impegno giornaliero di circa 500 treni e di oltre 3.500 carrozze.

L'organizzazione di tali trasporti, oltre a comportare un notevolissimo impiego di uomini e mezzi, impone la soluzione di difficili problemi di circolazione, di approntamento e ricovero dei materiali; essi tendono infatti a concentrarsi in periodi ben limitati della giornata (l'afflusso avviene nella grande maggioranza nell'intervallo del mattino dalla 6 alle 8) in cui i treni si seguono a brevissimo intervallo con frequenza tale da costituire, per alcuni grandi impianti, ad esempio a Milano, un serio impedimento all'impostazione di altre relazioni a medio e largo raggio.

In particolare, per le stazioni di Milano, Torino, Roma e Napoli si hanno i seguenti dati di affluenza nel solo intervallo del primo mattino.

	numero treni in arrivo dalle 6 alle 8,30	viaggiatori del traffico subur- bano affluente nell'intervallo considerato
Milano	71	60.000
Torino	41	20.000
Roma	42	17.000
Napoli	24	15.000

Tale fenomeno interessa anche altre città come Genova, Firenze, Venezia, Bologna in continuo sviluppo industriale e tende ad incrementarsi aggravando le già difficili condizioni d'esercizio.

Poichè tale tipo di traffico è costituito essenzialmente da impiegati, operai e studenti che si spostano dalla località di residenza a quella di lavoro o di studio e viceversa, muniti di abbonamento le cui basi tariffarie sono state mantenute, per ragioni di carattere sociale, ad un livello basso, si può fondatamente ritenere che il traffico pendolare, per sua natura di pertinenza della strada, pesi quanto meno in misura eccessiva sulle Ferrovie dello Stato.

Di conseguenza è stata posta allo studio una revisione delle tariffe di abbonamento, sia per rendere possibile una distribuzione degli abbonati sulle diverse categorie di treni, sia per alleggerire le pesanti condizioni di esercizio attuali, portando, al tempo stesso, il livello dei prezzi ad un indice di maggiore remunerazione dei costi.

Accanto a tale traffico che ad eccezione della stagione estiva, in cui subisce una contrazione, si presenta con carattere di continuità per tutti gli altri mesi dell'anno, è da considerare il notevole sviluppo assunto dal traffico ordinario e da quello a carattere turistico sia interno che internazionale.

Da qualche anno si è, inoltre, aggiunto un forte movimento degli operai emigrati allo estero che, nelle principali festività (specie a Natale e a Pasqua) rientrano temporaneamente in patria rendendo necessario il trasporto di ingenti quantitativi di viaggiatori nello spazio di pochi giorni.

Tutto ciò porta ad una distribuzione dei viaggi nel corso dell'anno piuttosto irregolare con periodi di forte traffico nel corso dell'estate e punte elevatissime in corrispondenza del Ferragosto, Natale, Capodanno e Pasqua.

Il complesso dei viaggi nella stagione estiva tende, inoltre, ad addensarsi in particolari giorni e precisamente all'inizio e al termine di ogni mese, nei giorni di inizio e di fine settimana e soprattutto nella settimana che precede la festività di Ferragosto. Tale fenomeno, che trova ragione nell'avvicendamento dei villeggianti nelle località balneari e montane, nelle gite di fine settimana organizzate da enti vari per località di interesse turistico, nei viaggi di comitive interne e internazionali predisposti con appositi pro-

grammi dalle Agenzie di viaggio e, infine, nello spostamento delle colonie di bambini dai luoghi di residenza a quelli di soggiorno, porta quindi a notevolissime concentrazioni di traffico con punte massime giornaliere valutate oltre 1.200.000-1.300.000 viaggiatori.

Occorre poi considerare che le correnti di traffico nei periodi di punta non risultano, sulle singole linee, della stessa consistenza nei due sensi di circolazione, ma anzi fortemente squilibrate e tale fatto si ripercuote in maniera dannosa sull'utilizzazione del materiale e sulla dislocazione delle carrozze che devono necessariamente spostarsi a vuoto nella migliore delle ipotesi da impianto a impianto di uno stesso Compartimento e molto spesso da Compartimento a Compartimento.

Allo scopo di arginare, per quanto possibile, le forti affluenze di viaggiatori nel periodo estivo e segnatamente in occasione delle maggiori festività annuali, oltre a provvedimenti di ordine tecnico già in atto, quale la messa in esercizio di treni straordinari per i militari in licenza o comunque non indrappellati a seguito di accordi con le Autorità competenti, è stato giocoforza disporre la soppressione, nei periodi di più intenso traffico, delle riduzioni per alcuni viaggi in comitiva.

Sempre allo scopo di raggiungere una più razionale disciplina del traffico ed ottenere al tempo stesso un miglioramento del servizio offerto è stata richiesta la collaborazione dei Ministeri e dei grossi complessi industriali, essendo peraltro il decongestionamento del traffico, problema d'interesse generale.

Anche le elezioni politiche tenutesi in Italia nei giorni 28 e 29 aprile 1963 hanno costituito un avvenimento di notevole importanza per le Ferrovie dello Stato, impegnate dal massiccio spostamento di elettori dai luoghi di residenza e di lavoro alle località ove essi hanno esercitato il diritto di voto. Tra le molteplici iniziative adottate dall'Azienda per fronteggiare le esigenze del momento merita particolare menzione il programma di servizi straordinari concordato con le altre Amministrazioni ferroviarie europee, per disciplinare e garantire nel miglior modo l'afflusso dei lavoratori italiani provenienti dall'estero.

Tale programma, elaborato nei minimi dettagli, si è articolato sull'impostazione di circa 300 treni internazionali di cui 170 provenienti dall'estero e cioè dalla Svizzera e dalla Germania attraverso i transiti di Chiasso, Luino, Domodossola e Brennero, destinati ai lavoratori italiani e diretti nella stragrande maggioranza a Bari, Lecce, Napoli e Reggio Calabria, ed i rimanenti 130 per il viaggio di ritorno nell'intento di rendere quanto più sollecito l'inoltro dei trasporti ed evitare agli elettori il disagio di uno o più trasbordi intermedi. La massa di viaggiatori trasportati con i treni straordinari in questione — molti dei quali messi in circolazione da Zurigo, Basilea, Ginevra, Biel, Stoccarda, Dortmund, Mannheim, Oberthausen — è stata per il solo viaggio di afflusso di circa 150.000 unità con un percorso medio di ogni treno superiore ai 1.000 km. con punte massime di oltre 2.300 Km. (Dortmund-Reggio Calabria).

Concludendo, possiamo constatare che le nostre Ferrovie dello Stato hanno saputo far fronte bene nonostante la carenza di materiale alle difficoltà che offre la organizzazione di eccezionali trasporti di persone, dimostrando quale contributo in questi frangenti dieno lo spirito di sacrificio, la preparazione e la buona volontà.

SITUAZIONE DEI TRANSITI DI CONFINE

Una pesante situazione nei traffici si è venuta a determinare presso i transiti di confine, in correlazione con il forte aumento dei trasporti internazionali viaggiatori e merci.

Detta situazione ha anche costretto le ferrovie a frequenti sospensioni del traffico merci da e per l'estero.

Le principali cause che hanno provocato, in occasione delle operazioni doganali, onerose giacenze dei trasporti al confine, sono, con una incidenza variabile da transito a transito le seguenti:

1) la elevata percentuale di trasporti che, da parte del commercio, vengono limitati al confine per essere rispediti verso l'interno, dopo le operazioni di definitivo sdoganamento, e, spesso, dopo la rivendita della merce;

2) la insufficienza degli impianti a contenere, ferma restando la sosta media consunta dai trasporti al confine, l'aumentato numero dei carri;

3) la impostazione di alcune procedure e sistemi, sancite da leggi, per l'eseguimento dei controlli di confine, che richiede una riforma ed una semplificazione, di fronte alle mutate esigenze dei traffici ed alle continue evoluzioni ed ai progressi dell'integrazione economica europea;

4) le difficoltà di esercizio, causate dagli stessi lavori di ampliamento, in corso presso alcuni transiti di confine;

5) le eccezionali punte di traffico, registrate in occasione di particolari eventi (elezioni politiche, scioperi di ferrovie estere, eccetera).

Per tentare di superare le difficoltà sopraelencate l'Azienda ha posto in essere ogni possibile iniziativa volta a:

1) promuovere la preferenza, da parte degli utenti, allo sdoganamento delle merci estere presso le dogane interne meno impegnate, sollecitando i loro adempimenti;

2) accelerare i lavori di potenziamento dei transiti di confine, già in precedenza approvati, sollecitando quelli in corso da parte delle ferrovie estere a contatto;

3) sollecitare, presso i vari Ministeri interessati, studi e riforme che, nell'ambito della loro competenza, sarebbe possibile realizzare, per il conseguimento di ulteriori semplificazioni nelle formalità di confine;

4) attuare o promuovere presso le ferrovie a contatto programmi di emergenza e sollecitare revisioni organizzative del lavoro dei transiti per ottenere più elevati rendimenti nel flusso dei traffici.

Inoltre, poichè il traffico viaggiatori, specialmente in occasione dei vari rientri periodici da e per l'estero degli operai italiani, ha assunto come abbiamo già rilevato un carattere di estrema concentrazione, causando, nei periodi interessati, la paralisi del traffico merci, si sono poste allo studio, di concerto con le ferrovie estere, delle misure per ottenere un possibile scaglionamento ed una mi-

gliore distribuzione del movimento di detti viaggiatori nel corso dei vari periodi dell'anno.

IL TRAFFICO A MEZZO DI NAVI TRAGHETTO

a) *Stretto di Messina.*

Al servizio di traghetto attraverso lo Stretto di Messina sono attualmente adibite 6 navi (un'altra nave — la « Villa S. G. » — è adibita al traghetto esclusivo di automezzi di elevato ingombro) aventi capacità di carico variabile ad un minimo di 18 carri (N/T Messina) ad un massimo di 36 carri (N/T Cariddi).

Il servizio giornaliero, tenuto conto del periodo di inattività necessario ad ogni nave per gli ordinari lavori di manutenzione e verifica, è normalmente organizzato sulla base di 5 navi presenti in linea e su di un programma di circa 45 corse in ogni senso, nei periodi di maggior traffico, con una potenzialità complessiva pari a circa 200 carri.

Nel prospetto che segue è riportato l'andamento del servizio di traghetto nel decennio 1952-1962.

Dall'esame delle statistiche pubblicate risulta che l'incremento del traffico attraverso lo Stretto di Messina, nel decennio 1952-1962 è stato pari al 57 per cento per i veicoli ferroviari traghettati, ed al 643 per cento per gli automezzi traghettati.

Il traffico stesso è, per periodi di tempo di considerevole durata, assai vicino alla potenzialità massima di traghettamento offerta in pratica dalle navi, per cui ogni circostanza eccezionale che perturbi tale servizio, si riflette in maniera immediata e negativa sull'esercizio in genere e, non di rado, impone provvedimenti limitativi nella accettazione dei trasporti.

Nonostante questo intensissimo traffico attraverso lo stretto, l'esercizio del servizio di traghetto è oneroso presentando il coefficiente di esercizio 1,2782 (rapporto fra spese ed entrate).

Nel 1961-62, ultimo esercizio per il quale sono noti gli elementi consuntivi di entrata

(milioni 2.767,69) e di spesa (milioni 3 mila 537,68) la perdita netta è stata di milioni 769,99.

Se si considera che tra le entrate figurano ben 1.294,99 milioni per il traghetto di automezzi, si deve concludere che la costruzione di un ponte attraverso lo stretto di Messina, oltre ad eliminare una strozzatura che è di grave pregiudizio ai traffici tra il Continente e l'Isola, comporterebbe fino dai primi anni di esercizio — fermi restando gli attuali costi di traghetto — una disponibilità annua di oltre 3 miliardi, che potrebbero già rappresentare una base seria per il finanziamento del ponte.

È augurabile che gli studi in corso confermino la possibilità tecnica di realizzare questa opera ciclopica, che tornerebbe a vantaggio non solo della Sicilia ma di tutta la Nazione.

b) *Sardegna.*

Nell'esercizio finanziario 1962-63, il servizio di traghetto con la Sardegna, attraverso i porti di Civitavecchia e di Golfo Aranci, si è svolto regolarmente, e le due navi di linea sono risultate sempre intensamente utilizzate.

L'entità del traffico svolto nei due sensi, per il periodo suindicato, ha raggiunto i seguenti valori:

veicoli ferroviari traghettati . n.	27.992
automezzi traghettati n.	25.032
viaggiatori a seguito degli automezzi n.	58.403

I vantaggi derivanti dal trasporto delle merci a mezzo delle navi traghetto sono ben noti; tra i più importanti sono da annoverare: il minor costo della traversata rispetto a quelli praticati da altri mezzi di navigazione, e possibilità di evitare ogni manipolazione intermedia delle merci, data l'assenza di trasbordi.

Ciò è dimostrato dal sempre crescente quantitativo di richieste di trasporto da parte delle varie categorie di speditori e di operatori economici interessate.

L'industrializzazione dell'Isola e lo sviluppo dell'agricoltura locale contribuiscono notevolmente all'aumento di traffico da e per la Sardegna, e, poichè l'entità del traffico stesso è di gran lunga superiore alla potenzialità offerta dalle navi traghetto, si è resa necessaria, d'accordo con l'Assessorato ai trasporti dell'Ente Regione sarda, l'istituzione di apposita graduatoria per disciplinare l'accettazione dei trasporti a carro.

Rilevante ed in continuo aumento, il traffico di automezzi ed i relativi viaggiatori al seguito, al cui incremento ha contribuito, in maniera determinante, il progressivo sviluppo dell'industria turistica dell'Isola.

La potenzialità di trasporto nel settore viaggiatori risulta invece superiore all'entità del traffico effettivo.

Come già accennato precedentemente, i vantaggi derivanti dal trasporto delle merci con le navi traghetto hanno fatto sì che gli utenti fossero orientati sempre più verso tale mezzo di trasporto, essendo esso il meno oneroso ed il più pratico.

A ciò si aggiunge l'incremento assunto dall'agricoltura, i cui prodotti in esportazione, hanno fatto registrare, nell'esercizio preso in esame, un elevato volume di traffico.

Infine, considerato che la nascente industrializzazione dell'Isola richiede macchinari per l'impianto dei complessi industriali e materie prime per il loro funzionamento, si ha motivi di ritenere che il traffico, in prosieguo di tempo, aumenterà notevolmente nei due sensi, per il fatto che parte dei prodotti finiti delle industrie locali comincerà ad essere inviata in Continente.

Per quanto riguarda i programmi, è prevista l'entrata in servizio di una terza nave traghetto per la fine del 1964.

* * *

Il servizio N.T. per la Sardegna, però, comporta un gravoso onere per l'Azienda, sia per la sua speciale regolamentazione tariffaria sia per l'impossibilità di utilizzare nel settore viaggiatori senza automezzo al seguito, nè d'altra parte è pensabile che tale servizio possa essere ricompreso tra quelli

svolti sulle linee di scarso traffico, che la Azienda avrebbe facoltà di cessare.

Insistenti richieste sono state avanzate al Ministero della marina mercantile al fine di conseguire l'accordo sull'ammissibilità dei viaggiatori senza automezzo, ciò che potrebbe riequilibrare, almeno in parte, la gestione economica del servizio.

Detto Ministero, peraltro, è tuttora d'avviso contrario a tale estensione, preoccupato delle ripercussioni negative sui traffici della società di navigazione « Tirrenia », in quanto, tra l'altro, finanziariamente integrata dallo Stato.

Al riguardo si osserva che nell'interesse sociale e dell'economia dell'Isola i due servizi ben potrebbero utilmente integrarsi anche nel settore viaggiatori senza distinzione tra quelli con e senza autoveicolo al seguito.

NOTIZIE SULL'ANDAMENTO DELLA CIRCOLAZIONE DEI TRENI (ritardi)

Per poter fornire un quadro indicativo dell'andamento della circolazione della rete ferroviaria sono stati elaborati i dati relativi ai ritardi dei più importanti treni viaggiatori per gli ultimi tre esercizi.

Essi sono:

- per il 1960-61: 4'30"
- per il 1961-62: 4'
- per il 1962-63: 6'30"

Per l'esercizio 1961-62, con l'adozione di opportuno accorgimenti nella impostazione degli orari, si era riusciti a ridurre gli effetti dei numerosi rallentamenti e interruzioni programmati, dovuti alla notevole mole di lavori in atto su tutte le linee più importanti; nel successivo esercizio, pur mantenendo negli orari gli stessi criteri prudenziali, l'aumentata entità dei lavori, dovuta anche all'inizio dell'attuazione della prima fase del Piano decennale di potenziamento e di rinnovamento, ha dato luogo ad un lieve aumento dell'indice complessivo annuale dei ritardi, che, come si deduce dai dati so-

pra riportati, resta contenuto entro limiti tollerabili, ma costituisce tuttavia un segnale di allarme che non può essere trascurato. È infatti meglio prevedere orari ragionevoli che possano essere rigorosamente rispettati, piuttosto che slittare verso il disordine dei ritardi che diventino normali.

SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE

È confortante constatare che la tendenza al miglioramento della situazione relativa al numero degli incidenti nella circolazione dei treni nell'ultimo esercizio 1961-62 è confermata dai dati relativi alle risultanze definitive dal 1° semestre del successivo esercizio 1962-63 (1° luglio-31 dicembre 1962).

In detto semestre, infatti si sono verificati 181 incidenti tipici con un indice di 1,366 per milioni di treni-km, indice che è sensibilmente inferiore a quello di 1,55 relativo al precedente esercizio, 1961-62.

Anche i dati provvisori relativi al 2° semestre dell'esercizio 1962-63 (1° gennaio-30 giugno 1963) confermano la confortante riduzione degli incidenti, già riscontrata nell'esercizio 1961-62 ed accentuatasi nel semestre luglio-dicembre 1962.

RIDIMENSIONAMENTO DEI COMPITI AZIENDALI

a) *Le linee a scarso traffico - Ridimensionamento dei servizi*

Uno dei principali problemi dell'Azienda è indubbiamente quello della gestione delle linee fortemente deficitarie.

L'esigenza di un loro ridimensionamento, sia pure limitato e graduale, è unanimemente riconosciuta sia in sede politica sia dall'opinione pubblica; ma a tale generico riconoscimento non corrisponde, purtroppo, un comportamento conforme, tant'è che ogni qualvolta è stato adottato qualche pur limitato provvedimento di chiusura all'esercizio di linee passive, si sono manifestate pressioni notevoli che talvolta hanno indotto a revocare il provvedimento stesso.

Il problema ha assunto oggi aspetti di maggiore gravità, in quanto l'articolo 7 del-

la legge 1688/1962 sopprime, con effetto dal 1° luglio 1966, il rimborso alle Ferrovie dello Stato del disavanzo per le linee a scarso traffico con coefficiente di esercizio superiore a 3, per cui la loro chiusura viene ad essere una esigenza della collettività nazionale ed insieme una necessità di carattere aziendale.

È, inoltre da sottolineare che, ove non si realizzi una ferma politica di graduale soppressione delle linee maggiormente deficitarie, non potrà essere a lungo rinviata l'esigenza del rinnovamento dell'armamento, del riclassamento del corpo stradale e degli impianti di sicurezza e di segnalamento delle linee stesse, in condizioni di usura pressochè al limite della sicurezza, e la sostituzione del relativo materiale rotabile, ormai vetusto, il che richiederebbe una spesa dell'ordine di varie decine di miliardi, attualmente non reperibili tra le disponibilità finanziarie dell'Azienda.

L'Azienda ha già svolto in questo settore studi accurati ed approfonditi, ed è pervenuta alla conclusione che sia da considerare al momento suscettibile di chiusura all'esercizio (soppressione completa dei servizi ferroviari o soppressione del solo servizio viaggiatori con istituzione di autoservizi sostitutivi) un complesso di 60 linee per una estesa di circa 2.000 chilometri. Per le rimanenti linee con coefficiente d'esercizio superiore a 3 (per una estesa complessiva dell'ordine di 3.500 chilometri) il cui mantenimento all'esercizio è dettato soprattutto da motivi di carattere sociale connessi con le esigenze di sviluppo economico delle zone servite, dovrebbero essere attuati tutti i possibili provvedimenti, anche se di modesta portata, allo scopo di alleggerire al massimo la loro gestione.

Impostato il problema nei termini suesposti, sarebbe possibile:

ridurre, in misura apprezzabile, l'onere che, con effetto dall'esercizio 1966-67, verrà a gravare esclusivamente sul bilancio aziendale;

limitare il riclassamento dell'armamento, del corpo stradale, degli impianti di sicurezza e segnalamento e del materiale rotabile alle sole linee meno deficitarie, da conservare in esercizio.

In linea generale è, pertanto, da sottolineare l'esigenza che i provvedimenti di ridimensionamento delle linee fortemente deficitarie siano portati a compimento possibilmente entro il prossimo triennio allorchè diverrà operante l'articolo 7 della citata legge 1688/1962 e verrà quindi meno il rimborso da parte del Tesoro dei disavanzi delle linee stesse. Oltretutto, ciò renderà possibile l'utilizzazione del personale di risulta, professionalmente preparato, su altre linee sulle quali se ne avverte fortemente la necessità in connessione con l'aumento del traffico e della circolazione dei treni.

È evidente che queste operazioni di trasformazione profonda del nostro sistema di trasporti vanno condotte con le dovute cautele, ma anche con la decisione e fermezza conseguenti a precisi studi e tempestiva programmazione; è necessario che l'apprestamento dei mezzi sostitutivi dei tronchi ferroviari preceda e non segua la soppressione del servizio ferroviario; le strade devono essere adeguatamente sistemate, le stazioni delle autocorriere devono essere decorose e confortevoli, le fermate collocate in apposite sicure piazzole fuori della sede stradale e, ove il traffico e le condizioni climatiche lo richiedono, anche dotate di chiosco per la attesa; il numero dei veicoli sia adeguato e la frequenza intensificata.

Seguendo questi orientamenti, l'abolizione del servizio ferroviario, oltre a ridurre notevolmente le attuali passività, segnerà anche un netto progresso.

Per quanto poi si riferisce al trasporto delle merci, sistemate le strade in modo da renderle sicure anche per il traffico pesante, l'abolizione del servizio ferroviario non sarà nemmeno avvertita.

b) *Concentrazione del traffico*

Il problema della concentrazione del traffico sulle linee ferroviarie è fondamentale ai fini di un eventuale ridimensionamento dei compiti dell'Azienda ferroviaria, almeno per quanto riguarda l'aspetto tecnico del problema.

Dalle rilevazioni statistiche è infatti risultato che l'86,35 per cento dei prodotti del traffico è concentrato nel 39,16 per cento

della rete ferroviaria; il rimanente 13,65 per cento viene realizzato con l'esercizio di 11 mila 706 chilometri di linea, che rappresentano il 60,84 per cento del totale.

Trattasi di un problema interessante la cui soluzione non può essere ovviamente ricercata soltanto sul piano della politica aziendale, ma investe principi di politica generale dei trasporti, e non potrà essere certo trascurato nello studio del coordinamento futuro tra i vari sistemi di trasporto.

CONTROLLI E SNELLIMENTO PROCEDURE PER L'ATTIVITA' NEGOZIALE E FINANZIARIA

È stata ripetutamente affermata, anche nel passato, la necessità di svincolare l'attività negoziale e finanziaria dell'Azienda dalle soggezioni alle comuni norme della contabilità generale dello Stato, derogandosi con norme speciali atte a rendere l'attività amministrativa e la connessa opera di controllo maggiormente aderenti alla particolare natura dell'Azienda F. S.

A tale aspirazione non hanno però corrisposto adeguate misure e, pertanto, l'Azienda F. S. è ancora prevalentemente soggetta a dette norme che mal si adattano ai particolari aspetti della sua azione amministrativa e della sua struttura organizzativa interna.

Particolarmente controproducenti, agli effetti di quella rapidità di decisione che molto spesso è indispensabile in un'Azienda che opera nel settore commerciale e industriale, si sono dimostrate le rigorose norme di controllo in materia contrattuale e specialmente quelle riguardanti le complesse ed onerose formalità ed obblighi da osservare per l'espletamento delle gare di appalto, la costituzione dei depositi cauzionali, la registrazione fiscale, nonché le lunghe e complesse procedure per l'approvazione di variazioni ai capitoli di bilancio.

Una soluzione radicale, che svincolasse la Azienda F. S. dalle rigide norme della contabilità generale dello Stato o stabilisse norme specifiche più adatte alla sua struttura ed alle sue esigenze, eliminerebbe una delle cause di rallentamento dell'attività ammini-

strativa e di svantaggio nei confronti degli operatori privati in grado di agire e di decidere con maggiore rapidità ed agilità.

Una soluzione del problema risulta imposta nel progetto di riforma delle Aziende autonome approvato dalla Commissione Medici, elaborato dalla Sottocommissione Cova.

Una riforma delle norme sulla contabilità generale dello Stato era nei programmi di attività del precedente Governo che aveva all'uopo elaborato uno schema di disegno di legge per la delega al Governo della facoltà di modificare ed aggiornare le norme stesse, prescindendo, peraltro, dalle particolari norme attinenti alle Amministrazioni speciali o ad ordinamento autonomo.

Allo stato delle cose si hanno pertanto due alternative:

auspicare la riforma progettata dalla Commissione Medici,

oppure inserire nello schema di disegno di legge di riforma organica dell'Azienda (da ripresentare al Parlamento) la disposizione che conferisca al Governo la facoltà di emanare norme derogative a quelle comuni sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, norme che dovrebbero comunque ispirarsi alla fondamentale esigenza di assicurare alle F. S. la massima speditezza funzionale di gestione, in relazione alle caratteristiche più propriamente economico-commerciali della sua attività.

PROBLEMI DEL PERSONALE

1. — PERSONALE

PIANTE ORGANICHE - CONSISTENZA DEL PERSONALE E FABBISOGNO, ANCHE IN RELAZIONE ALLE ESIGENZE STRAORDINARIE CONNESSE CON L'ATTUAZIONE DEL PIANO DECENNALE.

a) *Piante organiche.*

Le vigenti piante organiche del personale sono quelle fissate dalla legge 4 dicembre 1961, n. 1256, e, per il solo personale delle navi-traghetto, dalla legge 18 febbraio 1963, n. 304,

Nell'ambito dei quantitativi di posti stabiliti dalle suddette leggi, sono stati operati, mediante provvedimenti ministeriali, giusta quanto previsto dall'articolo 175 dello stato giuridico del personale, alcuni aggiornamenti dell'organico di particolari settori, fermo restando, come detto, il quantitativo complessivo di posti stabilito per legge in 182.324 unità.

Tale quantitativo denuncia attualmente ancora alcune insufficienze rispetto alle effettive esigenze, originate dalle seguenti cause:

il notevole ritmo e la rilevante entità delle assunzioni effettuate negli ultimi anni per fronteggiare le maggiori esigenze derivate dalla nuova normativa sugli orari e turni di servizio, dalla ripresa in gestione diretta di servizi già appaltati, dall'incremento di traffico verificatosi, comportano la necessità di effettuare numerosi corsi professionali di addestramento o di riqualificazione, i cui partecipanti debbono pertanto essere distolti dall'esercizio ferroviario vero e proprio per periodi di tempo talora anche di diversi mesi.

Ciò determina ovviamente un maggior fabbisogno di personale non compreso nei vigenti organici;

lo sviluppo del traffico verificatosi dopo l'impostazione generale di detti organici, che si riferivano al volume dell'attività aziendale dell'esercizio 1959-60, sviluppo che si presume mantenga tale andamento crescente, ha determinato una sensibile deficienza numerica del personale dell'esercizio;

l'ammodernamento di taluni impianti od attrezzature, che, se ha consentito di realizzare economie nell'impiego del personale, determina però un incremento di fabbisogno di tecnici, cui affidare la manutenzione delle nuove complesse apparecchiature realizzate.

Tutto quanto sopra per ciò che si riferisce alle esigenze del normale esercizio ferroviario.

In rapporto però alle necessità inerenti all'attuazione del « Piano di ammodernamento, riclassamento e potenziamento dell'Azienda », si verificano maggiori fabbisogni di per-

sonale per la direzione, la progettazione, il collaudo e la liquidazione dei lavori o delle forniture previsti.

Per far fronte a tali maggiori fabbisogni, a carattere temporaneo, è stato preordinato apposito provvedimento di legge che consentirà opportuni aumenti d'organico per le categorie interessate, da riassorbire gradualmente al cessare delle necessità.

L'attuazione del suddetto piano comporterà, in un secondo tempo, alcuni spostamenti di impegno di lavoro da uno ad altro settore del personale, ma si ritiene che, nel quadro generale, tali spostamenti possano trovare compenso tra loro.

b) Consistenza del personale.

La consistenza numerica del personale in forza alla data del 30 aprile corrente anno risulta di 172.764 unità, con un incremento rispetto al corrispondente mese dell'anno precedente di circa 5.600 dipendenti.

Le cause di aumento sono quelle di cui si è già trattato parlando degli organici, rispetto ai quali si ha però una deficienza di 9.560 unità.

Devesi subito osservare che tale deficienza si ridurrà notevolmente man mano che saranno completate le assunzioni già disposte ed in corso di effettuazione presso le varie Sedi compartimentali. Per la rimanente parte i concorsi sono stati già banditi, o lo saranno tra breve.

È interessante considerare l'andamento delle consistenze del personale in forza alla fine di ciascuno degli ultimi dieci esercizi:

DATA	Consistenza del personale in forza	Numeri indici
30-6-1952	165.125	100
30-6-1953	162.717	98,54
30-6-1954	158.944	96,21
30-6-1955	161.063	97,54
30-6-1956	155.876	94,39
30-6-1957	162.402	98,35
30-6-1958	159.962	96,87
30-6-1959	155.338	94,07
30-6-1960	164.217	99,45
30-6-1961	166.196	100,65
30-6-1962	167.621	101,51
30-4-1963	172.764	104,62

Si può rilevare che l'andamento è stato caratterizzato da una tendenza alla riduzione fino all'anno 1959; le cause sono da ricercarsi nella contrazione del fabbisogno conseguente alle opere di ammodernamento realizzate, nonchè alla recessione del traffico verificatasi in quegli anni.

Le eccezioni, rappresentate dalle consistenze al 30 giugno 1957 e 1958, sono peraltro da attribuirsi all'accentramento in quelle epoche di talune assunzioni che si dimostrano necessarie per la parziale sostituzione delle normali perdite in determinati settori.

Successivamente, altri fattori sono intervenuti a modificare la consistenza del personale, tra i quali, principalmente:

la ripresa in gestione diretta di servizi precedentemente affidati in appalto e conseguente inquadramento a ruolo del personale già impiegato dalle imprese;

la nuova regolamentazione degli orari e turni di servizio, con conseguente notevole aumento del fabbisogno;

il sensibile incremento del traffico.

Ai suddetti fattori è ora da aggiungere quello sopra accennato, che sta diventando particolarmente sensibile, relativo al maggior fabbisogno per l'effettuazione dei corsi professionali.

TRATTAMENTO ECONOMICO

a) Andamento del livello remunerativo nel decennio 1952-62 e tendenze avvenire.

Si riportano in appresso i dati relativi al quantitativo medio del personale retribuito in ciascuno degli esercizi finanziari, a partire dal 1952-53, con l'indicazione della spesa complessiva incontrata (presunta per l'esercizio 1962-63).

Per ciascuno dei predetti esercizi finanziari si indica anche la retribuzione annua lorda:

LEGISLATURA IV - 1963 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ESERCIZIO FINANZIARIO	Dipendenti retribuiti	Spesa complessiva (in milioni)	Retribuzione media annua individuale	Indice retribuzione
1952-53	162.317	109.249	673.060	100
1953-54	159.725	117.259	734.131	109,1
1954-55	159.735	129.135	808.433	120,1
1955-56	159.447	134.848	845.723	125,6
1956-57	161.818	155.121	958.614	142,4
1957-58	161.482	164.623	1.019.451	151,5
1958-59	157.310	166.354	1.057.492	157,1
1959-60	157.251	180.539	1.148.094	170,6
1960-61	164.878	191.105	1.159.069	172,2
961-62	166.503	221.834	1.332.312	197,9
1962-63	172.637	258.858	1.499.435	222,8

Come risulta dai dati sopra riportati, il personale ha conseguito notevoli miglioramenti economici in seguito all'applicazione di numerosi provvedimenti legislativi con i quali sono stati aumentati gli stipendi, l'aggiunta di famiglia e le competenze accessorie e istituite alcune indennità, tanto che attualmente la retribuzione media è pari a circa 2,33 volte quella del 1952-53.

Tenuto conto che la spesa relativa ad alcuni miglioramenti economici recentemente accordati ha gravato solo in parte sull'esercizio in corso, nel prossimo esercizio 1963-1964, prescindendo dagli eventuali ulteriori benefici economici che il personale potrà ottenere, la retribuzione media risulterà pari a circa 2,40 volte quella del 1952-53.

Orario di lavoro

Gli attuali orari di lavoro del personale ferroviario sono fissati dal decreto del Presidente della Repubblica 2 aprile 1960, n. 433, emanato in applicazione degli articoli 34 e 215 dello stato giuridico.

L'articolo 1 di detto decreto presidenziale stabilisce che per il personale direttivo e degli uffici la durata della settimana lavorativa rimane regolata dalle norme in vigore in relazione a quanto previsto dalle dispo-

sizioni valevoli per il personale civile delle altre Amministrazioni dello Stato.

Pertanto, la durata *legale* dell'orario ordinario di lavoro del personale direttivo e degli uffici (escluso quello ausiliario addetto ai servizi di anticamera) è di 42 ore settimanali e di 7 ore al giorno (dal lunedì al sabato), suddivise in due periodi; per il personale ausiliario addetto ai servizi di anticamera esso è di 48 ore settimanali e di 8 ore al giorno (dal lunedì al sabato), suddivise in due periodi.

Peraltro per disposizione governativa del 1939, detto personale osserva, rispettivamente, un orario di 36 e 42 ore settimanali, con prestazioni giornaliere di 6 e 7 ore continue (dal lunedì al sabato).

Per il personale dell'esercizio la durata della settimana lavorativa è di 48 ore. Peraltro, nei confronti del personale delle Officine e di quello addetto ai servizi interessanti l'esercizio, nelle cui prestazioni non siano compresi periodi di attesa o di durata superiore a 4 ore settimanali, la durata dell'orario settimanale è di 46 ore.

L'orario di 48 ore settimanali è attualmente osservato soltanto da circa 25.000 dipendenti del personale delle stazioni, rappresentanti il 60 per cento del personale medesimo.

2. — PREVENZIONE DEGLI INFORTUNI SUL LAVORO

Nel decorso esercizio è proseguita la campagna di prevenzione degli infortuni sul lavoro, basata principalmente sui seguenti punti:

organizzazione della sicurezza, con l'istituzione dei « Comitati di Sicurezza » e degli « Addetti alla sicurezza », per lo studio e l'attuazione di misure di prevenzione. Tale organizzazione, inizialmente attuata presso le Officine di grande riparazione del servizio materiale e trazione, è stata successivamente sperimentata nei maggiori impianti divisionali dei compartimenti di Bologna e di Napoli, ed è attualmente in corso di graduale estensione a tutti i più importanti impianti della rete;

controllo dell'assenteismo mediante l'applicazione di una metodologia prestabilita ed esercitata da un apposito Gruppo di lavoro composto da funzionari dei servizi materiale e trazione, affari generali e sanitario;

prevenzione tecnica per il miglioramento delle condizioni di sicurezza, sia per quanto riguarda la protezione collettiva degli impianti, dei macchinari, delle attrezzature, eccetera, sia per quanto riguarda la protezione individuale (estensione assegnazione guanti, occhiali e altri mezzi protettivi);

prevenzione psicologica per la formazione di una mentalità antinfortunistica nel personale, mediante i corsi di istruzione e propaganda; in merito è da segnalare la pubblicazione di un'altra serie di profili professionali (verificatore, aiuto macchinista, assunto di passaggio a livello) e di fascicoli di propaganda « Il tuo mestiere » relativi ai vari mestieri del personale dell'esercizio (elettricista di linea, manovratore, operaio addetto all'armamento), nonché la proiezione in vari impianti di films su temi d'antifortunistica.

Le azioni intraprese, pur mantenendosi il fenomeno infortunistico quasi stazionario negli impianti ancora non interessati direttamente dall'organizzazione della sicurezza, hanno permesso una diminuzione nella in-

tera rete del numero assoluto degli infortuni con assenze dal servizio del personale assicurato (da 24.364 casi nel 1961 a 23.175 nel 1962) e delle corrispondenti giornate di incapacità (da 384.119 a 377.245). Tenuto conto del lieve aumento del numero dei dipendenti assicurati (da 150.065 a 151.471), ne è risultata una diminuzione del numero relativo dei casi (da 16,2 a 15,3) e delle giornate d'incapacità (da 256 a 249) per ogni 100 dipendenti; la durata media d'incapacità è passata da 15,8 a 16,2.

L'ulteriore intensificazione della campagna di prevenzione nell'intera rete, oltre a permettere di conseguire positivi risultati di carattere sociale, comporterà, con la diminuzione delle giornate d'incapacità, anche un miglioramento nella produzione e nel servizio con vantaggi economici per l'Azienda.

3. — SCIOPERI DEL PERSONALE FERROVIARIO E DELLE ASSUNTORIE EFFETTUATI DURANTE IL PERIODO 1° GENNAIO 1962-30 GIUGNO 1963

Durante i 18 mesi indicati si sono verificati 62 scioperi di cui riporterò solo due elementi caratteristici: la durata e il numero dei partecipanti.

Durata:

- 23 scioperi hanno durato 24 ore;
- 11 scioperi durata massima 4 ore;
- 28 scioperi durata massima 1 ora.

Numero partecipanti:

- 3 scioperi con 5.000-6.200 partecipanti;
- 2 scioperi con 2.000-3.000 partecipanti;
- 8 scioperi con 1.000-2.000 partecipanti;
- 8 scioperi con 500-1.000 partecipanti;
- 20 scioperi con 100-500 partecipanti;
- 21 scioperi con meno di 100 partecipanti.

Queste cifre, rapportate al totale delle ore lavorate e al numero dei dipendenti delle Ferrovie dello Stato (172.000!) possono sembrare insignificanti; ma quale turbamento hanno causato alla ordinata vita aziendale, quanti disagi e sacrifici hanno imposto a un numero enorme di cittadini!

È necessario che specie per questi scioperi nei servizi di pubblico interesse venga dato adempimento rapido al disposto dell'articolo 40 della Costituzione e che quindi Parlamento e Governo promuovano al più presto le leggi nel cui ambito il diritto di sciopero possa essere esercitato; è urgente che per i servizi di interesse collettivo non importa se gestiti dallo Stato o da privati o esercitati in proprio si trovi la forma di un arbitrato obbligatorio che dia garanzia agli interessati che qualsiasi vertenza sarà risolta entro i limiti equi che una società bene ordinata deve saper definire ed accettare.

« PIANO DECENNALE » ED ALTRI PRECEDENTI PROGRAMMI DI INVESTIMENTI PATRIMONIALI PER IL RICLASSAMENTO E POTENZIAMENTO DELLA RETE

Nel 1957 fu impostato, in modo organico, il problema dell'adeguamento delle strutture ferroviarie alle accresciute esigenze del traffico e mercè i finanziamenti accordati con le leggi n. 289 del 1958 e n. 1142 del 1959 fu possibile passare alla realizzazione di un primo programma di opere e forniture (comunemente noto come « 1° Piano Quinquennale ») che, aggiunto ad altri interventi finanziari autorizzati con provvedimenti specifici interessanti determinati settori e determinate zone o località, ha permesso di avviare a soluzione il problema in questione.

Nel 1960, ormai completati o in piena fase esecutiva i programmi di investimenti patrimoniali in tal modo finanziati, l'Azienda dette corso alla elaborazione di un « Piano Decennale » di ulteriori interventi agli impianti fissi ed il parco destinati ad assicurare alla rete il « riclassamento » ed il « potenziamento » necessari per porla in condizione di bene assolvere ai maggiori impegni in atto e previsti a tutto il 1970.

Detto « Piano Decennale », elaborato tra il luglio 1960 ed il luglio 1961, prevede interventi di riclassamento (intesi cioè ad assicurare ad impianti e mezzi il necessario grado di efficienza, annullando gli arretrati

di manutenzione e di rinnovo) per l'importo di 550 miliardi ed interventi di adeguamento e potenziamento per l'importo di 950 miliardi.

Come è noto, la legge 27 aprile 1962, numero 211 ha autorizzato l'Azienda delle ferrovie dello Stato, nel quadro del « Piano Decennale » di 1.500 miliardi, a dare attuazione ad una prima fase quinquennale di lavori di rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento dei mezzi d'esercizio, delle linee e degli impianti della Rete, assumendo impegni fino alla concorrenza di 800 miliardi ripartiti negli esercizi 1962-63 - 1966-67 (2° Piano Quinquennale delle ferrovie dello Stato).

In adempimento al disposto degli articoli 3 e 4 della legge è stato provveduto alla elaborazione del programma dettagliato delle opere e forniture da realizzare nel corso del « 2° Piano Quinquennale » e sono stati approvati, mediante 4 decreti interministeriali, di concerto tra il Ministro dei trasporti ed i Ministri per il bilancio e per il tesoro, i Piani parziali di ripartizione degli 800 miliardi nei diversi settori di investimento.

Predisposti in tal modo gli strumenti legislativi indispensabili per passare dalla fase programmatica a quella realizzativa del Piano, si è dato inizio alla elaborazione dei progetti esecutivi di ciascuna opera e fornitura contemplata in programma, all'approntamento delle relative proposte di spesa ed al conseguente affidamento degli appalti e nel contempo sono state adottate nel campo organizzativo le iniziative necessarie per assicurare una ordinata e sollecita attuazione del Piano e l'indispensabile coordinamento, ai vari livelli, dei provvedimenti occorrenti per il raggiungimento dei fini che, tramite il Piano stesso, si intendono perseguire per il migliore assetto della Rete.

Nonostante le obiettive difficoltà connesse con l'eccezionale impegno di lavoro cui viene sottoposto il personale tecnico dei diversi livelli, in una situazione di insufficienza quantitativa dei quadri, la elaborazione dei progetti esecutivi e delle relative proposte procede con alacrità, tanto che nei primi 10 mesi dall'entrata in vigore della legge sono state già approvate proposte per 230.322

milioni, pari al 28,8 per cento del Fondo compressivo di 800 miliardi.

È opportuno ricordare qui le principali difficoltà che si incontrano nel dare sollecita attuazione al Piano:

a) anzitutto la stessa struttura aziendale, concepita in funzione del soddisfacimento delle normali esigenze dell'esercizio, chiamata oggi, invece, a fronteggiare necessità nuove e poderose, legate all'esecuzione di un vastissimo complesso di lavori, distribuito sull'intera Rete;

b) la insufficienza numerica del personale tecnico ai vari livelli, insufficienza che si avverte soprattutto nel ritardo con cui si deve procedere in quei settori operativi che richiedono l'elaborazione di un gran numero di singoli progetti e la compilazione di proposte d'ispea particolarmente complesse. Questo problema non si presenta di facile soluzione, a meno che non intervengano solleciti ed adeguati provvedimenti per la assunzione di nuovo personale, soprattutto nel settore dei diplomati tecnici;

c) altro grave incombente è dato dal rispetto dell'obbligo imposto dall'articolo 9 della legge 211/1962 di riservare al Mezzogiorno i 2/5 delle opere e forniture previste dal « Piano » con l'intesa che si dovrà attingere alle stesse industrie del Mezzogiorno per le relative subforniture di macchinari, accessori, semilavorati e finimenti occorrenti per l'espletamento delle commesse acquisite.

Ciò comporta notevoli difficoltà nella scelta di ditte qualificate alle quali affidare le commesse, atteso che nell'Italia Meridionale ed Insulare non esistono attualmente stabilimenti idonei alla produzione di molti materiali finiti e semilavorati nelle quantità occorrenti.

In merito sono stati fatti, perciò, ripetuti passi presso il Ministero dell'industria e commercio e la questione è stata anche sottoposta alla particolare attenzione della Commissione interministeriale per la coordinata esecuzione dei Piani di sviluppo, al fine di trovare una soluzione che, pur contri-

buendo alla desiderata industrializzazione del Mezzogiorno, non abbia a creare dannosi indugi nella tempestiva esecuzione del Piano;

d) un problema di fondo è pure costituito dalla ormai accertata necessità di un ridimensionamento del « 2° Piano Quinquennale ».

Per quanto l'Azienda, in sede di elaborazione del programma, si sia attenuta a criteri prudenziali di valutazione ed abbia scontato un certo aumento dei costi per tener conto degli imprevisti dovuti alla inevitabile sfasatura tra epoca di elaborazione del Piano ed epoca di esecuzione dei provvedimenti programmati, tuttavia l'entità della lievitazione dei prezzi delle opere e delle forniture e l'aumento dei costi della mano d'opera hanno di già superato largamente le pur caute previsioni.

A ciò sono da aggiungere le difficoltà che si vanno manifestando nel campo degli appalti, ove si verificano con sempre maggiore frequenza casi di gare deserte e casi di Imprese che, pur avendo in passato eseguito numerose e complesse opere ferroviarie, si vanno ora orientando verso lavori più agevoli e remunerativi in altri settori pubblici e privati, ovvero richiedono aumenti di prezzi ed onerose clausole revisionali che tengano conto dell'attuale instabilità dei prezzi di mercato.

Allo stato delle cose si può valutare dell'ordine del 20-30 per cento l'entità delle opere e forniture comprese nel programma originario, la cui esecuzione dovrà essere necessariamente rinviata alla 2ª fase del « Piano Decennale ».

Ciò presuppone, oltre ad una oculata scelta delle opere e forniture da realizzare con priorità e di quelle rinviabili, che siano anche tempestivamente impostati gli interventi da operare in Sede politica per far sì che, nella 2ª fase esecutiva del « Piano Decennale », siano accordati all'Azienda delle ferrovie dello Stato i maggiori finanziamenti indispensabili per l'integrale realizzazione del programma originario.

CONCLUSIONE

ONOREVOLI SENATORI. — Gli elementi e dati statistici illustrati nella presente relazione, si riferiscono agli argomenti che sono stati oggetto di particolare esame e discussioni nella 7^a Commissione; la materia di competenza del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile è però talmente vasta ed interessa in modo tale tutta la vita economica della Nazione, che la discussione in aula richiamerà certamente l'attenzione della pubblica opinione su molti altri problemi che i limiti di questa relazione non mi hanno consentito di affrontare; da quanto

esposto però deve apparire in modo chiaro quali gravi situazioni il Ministero dei trasporti debba affrontare, disponendo in molti casi di fondi inadeguati, e quale assegnamento il Paese debba fare sullo spirito di sacrificio, sulla competenza e buona volontà del personale tutto del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Sono certo di interpretare il pensiero del Senato rivolgendo ad esso un plauso per l'attività svolta nel decorso anno e confido che il voto favorevole che non mancherà a questo bilancio, sia anche di buon auspicio per il lavoro e le realizzazioni del presente esercizio.

DE UNTERRICHTER *relatore*

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate ed a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge (Appendice n. 1).

Art. 3.

La Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, sui fondi dei conti correnti postali, di cui all'articolo 1 del decreto legislativo luogotenenziale 22 novembre 1945, n. 822, anticipazioni sino all'ammontare di lire 25.710 milioni estinguibili in 35 anni al saggio vigente per i mutui all'epoca della concessione, da destinare a copertura del disavanzo della gestione 1963-64 dell'Ammi-

nistrazione stessa, connesso con le integrazioni degli stanziamenti dei capitoli riguardanti le spese per la manutenzione ed il rinnovamento.

Gli interessi maturati prima dell'inizio dell'ammortamento saranno capitalizzati al saggio di concessione delle anticipazioni.

L'ammortamento delle anticipazioni, aumentato degli interessi capitalizzati, avrà inizio il 1° gennaio 1966.

L'onere relativo farà carico al bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato alla quale il Ministero del tesoro provvederà a rimborsare le quote capitali comprese nelle annualità di ammortamento.

Art. 4.

L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1963-64, in lire 35.500.000.000.

Art. 5.

I capitoli della parte passiva del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore dei quali è data facoltà al Ministro del tesoro di iscrivere somme con decreti da emanare in applicazione del disposto dell'articolo 41 — secondo comma — del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato, sono quelli descritti nell'elenco numero 1 annesso al bilancio dell'Amministrazione medesima.