

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 130-A)

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

(RELATORE JERVOLINO)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 24 settembre 1958
(V. Stampato n. 63)

presentato dal Ministro del Tesoro

di concerto col Ministro del Bilancio

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA
IL 25 SETTEMBRE 1958

Comunicata alla Presidenza il 15 ottobre 1958

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959

INTRODUZIONE

ONOREVOLI SENATORI. — Abbiamo sempre ritenuto — anche per la esperienza di Governo — che, nella discussione sullo « Stato di previsione della spesa di qualsiasi Ministero », sia opportuno avere presenti le relazioni redatte negli anni precedenti. Tale sistema — oltre a stabilire un rapporto di continuità — offre vantaggi notevoli fra i quali ci piace mettere in evidenza i seguenti:

a) conoscere se il potere esecutivo ha tenuto nella dovuta considerazione le osservazioni e le proposte fatte dai parlamentari intervenuti nella discussione;

b) appurare se gli impegni assunti dal Ministro competente sono stati mantenuti;

c) accertare se vi sono stati veri ed effettivi progressi nel settore specifico sul quale si rinnova la discussione;

d) ricercare le cause, che non hanno consentito di eliminare gli inconvenienti lamentati e denunziati nel dibattito avvenuto nella Commissione ed in Assemblea.

Desideriamo anche in questa occasione seguire il sistema adottato, dolenti che la brevità del tempo assegnatoci per estendere la relazione non ci consenta di riportare — sia pure in sintesi — le discussioni fatte in assemblea nè di riassumere le relazioni estese fin dall'anno 1948, epoca nella quale fu ripreso il dibattito sui bilanci dei singoli Ministeri. Noi ci limiteremo a richiamare le relazioni fatte nella seconda legislatura della Repubblica e cioè dall'esercizio finanziario 1° luglio 1953-30 giugno 1954 all'esercizio finanziario decorso 1° luglio 1957-30 giugno 1958.

TITOLO I.

PRINCIPALI PROBLEMI TRATTATI
NEGLI ESERCIZI FINANZIARI PRE-
CEDENTICAPITOLO 1°. — ESERCIZIO FINANZIARIO 1953-
1954

Relatore al Senato fu l'onorevole Buizza, che opportunamente richiamò l'attenzione degli onorevoli colleghi sulla ricostruzione e

la riattivazione dei servizi di trasporto distrutti o danneggiati dalla guerra mettendo nella necessaria evidenza lo sforzo notevole fatto dal Governo per fare assolvere dal Ministero dei trasporti un compito non facile sotto il profilo tecnico ed economico.

Il totale della spesa ordinaria per l'Azienda delle Ferrovie dello Stato e per il detto esercizio, fu di . . . L. 265.182.450.000
mentre il prodotto del traffico con altre entrate ammontò a . . . L. 217.455.300.000

Disavanzo della gestione delle Ferrovie fu, perciò, di . . . L. 47.727.150.000

Il relatore, in quella occasione, non trascurò di rilevare che vi erano allo studio problemi, per i quali si invocava una necessaria risoluzione. Fra essi:

a) la immissione sulla strada di un imponente numero di autoveicoli;

b) la incidenza notevole della spesa per il personale sulla spesa complessiva dell'esercizio ferroviario;

c) la necessità di realizzare forti economie;

d) il coordinamento dei servizi e delle tariffe;

e) l'applicazione della legge sull'ammmodernamento ed il potenziamento dei servizi concessi.

Alla Camera dei deputati, riferì sul bilancio, l'onorevole Angelini, attuale Ministro dei trasporti. La sua relazione — molto accurata e soprattutto obbiettiva — fra l'altro esamina il problema del disavanzo, che è quello su cui si centrano le critiche anche di autorevoli parlamentari i quali però — per quello che a noi consta — non hanno dato precisi suggerimenti pratici per eliminare il disavanzo medesimo.

L'onorevole Angelini — prima di fare la analisi delle spese e le indagini circa la perdita degli esercizi — fa l'analisi delle entrate ed in particolare dei proventi del traffico.

Egli — rendendosi conto che di fronte al mezzo concorrente, quello automobilistico,

che ha costi in diminuzione ed è dotato della massima elasticità nell'adeguare i propri prezzi, la manovra delle tariffe delle ferrovie dello Stato offre possibilità limitate — ritiene che ogni sforzo deve essere rivolto ad aumentare il traffico.

Pertanto suggeriva — più che costruire nuove ferrovie o continuare la ricostruzione di linee già esistenti ma a scarso traffico — per quanto riguarda i servizi viaggiatori, di:

- a) aumentare la dotazione delle vetture, automotrici, elettromotori;
- b) assicurare il massimo conforto dei mezzi, adattandoli alle esigenze del pubblico;
- c) rivedere la frequenza degli orari e la composizione dei convogli;
- d) intensificare, sui percorsi brevi, i servizi con mezzi leggeri;
- e) curare il rispetto degli orari, le coincidenze anche con i servizi automobilistici;
- f) curare tutti i servizi accessori e specialmente quelli di ristorante.

L'onorevole Angelini — per quanto concerne i servizi tecnici — con senso realistico rilevava che occorre eliminare od attenuare il principale svantaggio della ferrovia al mezzo concorrente cioè la mancanza del servizio da porta a porta. Pertanto giustamente proponeva di perseverare nella politica già intrapresa dall'Amministrazione ferroviaria e cioè:

- a) facilitare la costruzione e l'esercizio dei binari di raccordo;
- b) aumentare i servizi con carrelli stradali, che riscuotono nel pubblico molto favore;
- c) organizzare i trasporti con casse mobili.

CAPITOLO 2°. — ESERCIZIO FINANZIARIO 1954-1955

Anche per l'esercizio finanziario 1954-55 riferì al Senato l'onorevole Buizza.

Nella relazione, per la parte che riguarda l'Ispettorato generale M. C. e T. C. il relatore si soffermò particolarmente sulla spesa

straordinaria e precisamente su i sussidi straordinari di esercizio da corrispondere ad alcune aziende per le quali i disavanzi si presentano superiori alle sovvenzioni di esercizio rivalutate in base alla legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Egli invocava che la Commissione — prevista dalla legge avanti richiamata — fornisse necessari chiarimenti sui criteri adottati nell'applicazione della legge ed indicasse le linee soppresse o sostituite con mezzi motorizzati.

Con riferimento all'Azienda ferroviaria metteva in evidenza che il disavanzo era inferiore di 14.953.500.000 a quello dell'esercizio precedente essendo passato, naturalmente in previsione, da 47.727.150.000 a 32.773.600.000.

Il relatore — riconosciuto il lodevolissimo sforzo compiuto dall'Amministrazione ferroviaria per la ricostruzione — invocava, a nome della Commissione, che l'Azienda dei trasporti:

- a) si dedichi, con eguale zelo ed entusiasmo, ad incrementare le entrate e limitare le spese;
- b) esamini i risultati dell'esercizio di ciascun tronco ferroviario sopprimendo quelli che sono passivi;
- c) sia ammodernata non solo nei servizi ma anche nella struttura giuridica ed amministrativa.

Per lo stesso esercizio finanziario 1954-55, alla Camera dei deputati, l'onorevole Troisi redasse una relazione precisa, che meriterebbe un largo riassunto. Noi siamo costretti a sintetizzare le osservazioni conclusive, che sono quelle che maggiormente ci interessano per la finalità precisata all'inizio di questa relazione.

L'onorevole Troisi — concordando con quanto scriveva l'onorevole Buizza — saggiamente affermava che il mezzo di trasporto su rotaia è suscettibile di notevoli e radicali innovazioni: il suo campo di perfezionamento presenta ancora grandi possibilità. Si rende necessario che all'ammodernamento negli impianti segua l'ammo-

dernamento di esercizio e quello amministrativo. Pertanto invocava:

a) l'attuazione dell'auspicata riforma strutturale e funzionale dell'Azienda delle ferrovie statali, che forma oggetto di studio di apposita Commissione e che ha già predisposto un progetto sulla struttura giuridica dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato;

b) la esigenza della reintegrazione del bilancio ferroviario di un equo corrispettivo dei trasporti eseguiti gratuitamente o a prezzi di favore extraeconomici nonchè di tutti gli oneri di carattere meramente politico e sociale;

c) la opportunità di un maggiore decentramento conferendo più ampie facoltà ai Comitati di esercizio ed ai Compartimenti;

d) la necessità di avere il « *Consiglio superiore dei trasporti* »;

e) la necessità di riformare la struttura dello stesso « *Ministero dei trasporti* »;

f) che sia dato un maggiore impulso agli studi superiori di « *Economia dei trasporti* » come viene attuato in moltissimi Paesi.

CAPITOLO 3°. — ESERCIZIO FINANZIARIO 1955-1956

La relazione al Senato, sullo « Stato di previsione del Ministero dei trasporti » per l'esercizio finanziario anzidetto — fu fatta dall'onorevole Vaccaro che, ricordando il cinquantennio delle *Ferrovie dello Stato* » credette utile riportare in una tabella le entrate, le spese, ed i coefficienti di esercizio dal 1906 al 1954.

Abbiamo ritenuto necessario farne menzione perchè — contrariamente a quanto si afferma — le spese superano le entrate anche negli anni 1932, 1933, 1934, 1935.

Tale relazione — che riporta una larga esposizione dell'attività sociale svolta dalla Amministrazione ferroviaria a favore del personale — non prospetta particolari problemi nè presenta speciali proposte.

Viceversa alla Camera dei deputati l'onorevole Bima — con quella vivacità che è espressione del suo temperamento critico di

attento e scrupoloso studioso dei problemi ferroviari — faceva, per le « *Ferrovie in Concessione* » le proposte seguenti:

a) che la Commissione preposta per la attuazione della legge sull'ammodernamento, dovesse resistere con inflessibile energia e decisione alle pressioni locali capaci di sovvertire i sani criteri tecnici ed economici cui, invece, deve ispirarsi l'attività della stessa Commissione. E ciò perchè — secondo il parere dell'onorevole Bima — degli 836 chilometri di linee ferroviarie dovevano essere ammodernati con impianti fissi poco più di 100 chilometri mentre, per i restanti 700 chilometri, si doveva procedere alla sostituzione con servizi automobilistici, senza sovvenzioni chilometriche in conformità delle norme dettate dalla legge;

b) che si eliminassero gli impianti fissi non suscettibili di sistemazione economica, potendo essere sostituiti con servizi su strada: il che si traduce in un vantaggio per il pubblico e per le finanze dello Stato.

Per le « *Ferrovie dello Stato* » l'onorevole Bima si soffermava a lungo sul problema centrale: il « *risanamento ferroviario* ». A tale riguardo egli riaffermava la necessità, per l'Azienda ferroviaria, di rivedere la sua « *infrastruttura* » per accertare quanta parte di essa possa ancora accordarsi alle esigenze del progresso tecnico attuale. Da tale revisione — secondo l'onorevole Bima — derivano due conseguenze:

a) l'Azienda ferroviaria è costretta a modificare la propria struttura;

b) l'Azienda ferroviaria dovrà abbandonare una parte della sua rete.

Conseguenza delle osservazioni fatte dall'onorevole Bima è che — con tutte le debite cautele — necessita ricondurre la rete ferroviaria italiana ad una lunghezza economicamente redditizia.

CAPITOLO 4°. — ESERCIZIO FINANZIARIO 1956-1957

L'onorevole Restagno — relatore sul bilancio del Ministero dei trasporti di quell'esercizio finanziario — tratta, come primo

problema, il disavanzo delle Ferrovie dello Stato. Ed, a nostro avviso, ne precisa le cause vere:

a) il mancato adeguamento delle tariffe allo stesso coefficiente di aumento delle spese rispetto all'esercizio 1938-39 e ciò per motivi di carattere politico-sociale e per effetto della situazione di mercato;

b) il mancato rimborso all'Amministrazione ferroviaria degli « oneri extra-aziendali », gravanti sul bilancio ferroviario.

c) la impossibilità di attuare, con unico provvedimento, la riduzione delle spese di esercizio tra le quali prevalenti quelle del personale.

L'onorevole Restagno — nel concludere la sua relazione — presentava le seguenti proposte alcune delle quali collimano con quelle presentate dai relatori dei precedenti bilanci:

a) adeguare le caratteristiche dei servizi ed i sistemi di esercizio alle esigenze dei nostri tempi ed al progresso della tecnica, tenendo sempre presente l'economicità della gestione;

b) intensificare l'opera di ammodernamento degli impianti mediante l'elettificazione e l'utilizzazione di mezzi leggeri per servizio viaggiatori;

c) completare il ripristino degli impianti distrutti dalla guerra con sistemi idonei, che garantiscano il servizio con la minima spesa;

d) sopprimere, con un piano pluriennale, i passaggi a livello;

e) nella lotta fra la « rotaia » e la « strada » fissare la preminenza della ferrovia per i trasporti a lungo percorso e la preminenza dell'automobile per i percorsi minori: e ciò nei confronti dei viaggiatori e delle merci.

E, per il risanamento del bilancio delle Ferrovie dello Stato, invocava:

1) il rimborso delle spese, a carattere economico-sociale, da parte delle altre Amministrazioni dello Stato;

2) sviluppare una politica coraggiosa diretta a potenziare le linee, suscettibili di incremento e di sviluppo, con adeguate migliorie degli impianti, dei servizi, dei costi;

3) attuare una politica severa nei confronti delle linee a scarso reddito per le quali è consigliabile la trasformazione;

4) ridurre nella maggiore misura possibile i costi di esercizio attraverso economie, ammodernamenti, sviluppo dei traffici, meccanizzazione dei lavori.

Alla Camera dei deputati — per l'esercizio finanziario medesimo — la relazione fu redatta dall'onorevole Menotti. Il quale — per le « Ferrovie date in concessione » — faceva proprie le conclusioni cui era pervenuto l'onorevole Bima nella relazione fatta nell'anno precedente ed invocava dal Ministro l'applicazione dei criteri direttivi consacrati nelle relazioni ai bilanci degli esercizi finanziari 1949-50 e 1953-54, estese dall'onorevole Angelini. E cioè:

a) esaminare, con estremo rigore, la opportunità dell'intervento dello Stato nella ricostruzione del settore ferro-tramviario;

b) ricondurre le aziende concessionarie delle linee vitali all'equilibrio dei propri bilanci con gli interventi previsti dalla legge sull'ammodernamento e con il graduale livellamento delle tariffe ai costi reali di esercizio;

c) indurre le aziende concessionarie a promuovere i miglioramenti di ammodernamento giustificati dalla vitalità delle linee esercitate in modo da eliminare, gradualmente, il regime dei sussidi integrativi che le imprese esercenti potrebbero avere interesse a mantenere;

d) incoraggiare la sostituzione dei servizi ferroviari con quelli automobilistici, ove questi si rivelino più convenienti e siano in grado di soddisfare ogni esigenza del traffico.

L'onorevole Menotti — per le « Ferrovie dello Stato » — invocava:

a) la necessità che gli « Stati di previsione delle entrate e delle spese » siano accompagnati da un'ampia, precisa, chiara relazione finanziaria per fare meglio conoscere la vera situazione economica e finanziaria di detta Amministrazione;

b) la presentazione di idonei disegni di legge per una migliore struttura dell'Azienda ferroviaria e del Ministero dei trasporti;

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

c) la revisione delle vigenti condizioni per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato;

d) la soppressione della Gestione raggruppamento autocarri (G.R.A.);

e) la definitiva sistemazione giuridica dell'Ente autotrasporto merci (E.A.M.).

CAPITOLO 5°. — ESERCIZIO FINANZIARIO 1957-1958.

La relazione dell'onorevole Corbellini — che porta la esperienza dei molti anni vissuti nell'Amministrazione ferroviaria, prima come funzionario e poi come Ministro — è veramente pregevole. Egli, serenamente, affronta i vari problemi e, con moderato ottimismo, confuta le severe critiche fatte a quell'Amministrazione.

Interessante è la parte che riguarda la politica dei trasporti terrestri nel quadro dello sviluppo della occupazione e del reddito nazionale; così pure ci sembra utile il ricordare che la situazione finanziaria di disagio, in cui si trovano le ferrovie italiane, non è un fenomeno limitato a tale Azienda ma è comune — come più specificamente rileveremo in altra parte della nostra relazione — a quasi tutte le ferrovie dei Paesi di Europa. La causa del disavanzo è anche comune a tutte le ferrovie: l'aumento persistente delle spese di esercizio cui fa riscontro la diminuzione degli introiti effettivi.

L'onorevole Corbellini è convinto che — si realizzerà l'ammodernamento quasi completo dell'Azienda ferroviaria — si potrà raggiungere il pareggio del bilancio di esercizio.

Anche l'onorevole Corbellini invoca la chiarezza dei bilanci sottoposti all'esame del Parlamento. Tale chiarezza gioverà soprattutto all'Amministrazione ferroviaria perchè permetterà di separare gli oneri a carico delle altre Amministrazioni statali da quelli che sono di esclusiva spettanza dell'Azienda delle ferrovie.

La relazione dell'onorevole Corbellini deve essere tenuta presente perchè essa riporta uno schema di massima del bilancio preventivo delle Ferrovie dello Stato così come

potrebbe presentarsi al Parlamento nello esercizio finanziario 1962-63, cioè dopo il quinquennio dell'ammodernamento.

Noi formuliamo l'augurio che la previsione diventi realtà: tale augurio, che parte dal cuore, è dettato non tanto dall'amore che portiamo a quell'Amministrazione ma soprattutto dal desiderio vivo di sapere cessate le critiche che talvolta — senza giusta valutazione delle cause — ne discreditano il buon nome nella pubblica opinione.

Il relatore sullo « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per lo esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 » alla Camera dei deputati fu l'onorevole Murdaca. Egli — rilevando come il Ministero suddetto svolge una delle più essenziali attività della vita economica del Paese — sottopose all'esame di quell'altro ramo del Parlamento i problemi fondamentali, che ancora attendono di essere risolti. Tra questi:

a) il trasferimento al Ministero dei trasporti di alcuni servizi, che sono disimpegnati, attualmente, da altri Ministeri;

b) l'unità di indirizzo nel campo dei trasporti e, perciò, la necessità che il competente Ministero disciplini ogni genere di trasporti;

c) un maggiore impegno per migliorare ed incrementare la navigazione interna dato che ogni maggiore intervento da parte dello Stato ha dato risultati economicamente utili. Difatti l'esercizio sul Lago Maggiore è attivo e quello sui laghi di Como e di Garda si avvia al pareggio;

d) la urgenza di potenziare la linea che congiunge il sud d'Italia alle regioni settentrionali attraverso la via adriatica che — in concomitanza con la tirrenica — servirà a realizzare le premesse necessarie per l'elevazione del livello economico delle zone ad economia povera, dando così forza e valore alla politica meridionalistica del nostro Governo;

e) la necessità di considerare seriamente il problema dei trasporti delle merci, più che dei viaggiatori, attraverso lo stretto di Messina nonchè degli automezzi data l'assoluta insufficienza dei mezzi attualmente disponi-

bili per traghettare merci e macchine dal continente alla Sicilia e viceversa.

Sarebbe stato opportuno — come abbiamo accennato all'inizio di questa relazione — riportare anche le osservazioni e le richieste fatte in Assemblea dai parlamentari; ma — anche per la incalzante sollecitazione venutaci di discutere questo bilancio quindici giorni prima di quello stabilito — ci è negata la possibilità di assolvere il detto compito.

Comunque, riteniamo non inutile questa rievocazione del lavoro svolto nella passata legislatura. Esso — oltre le finalità indicate — mette in evidenza che l'Amministrazione ferroviaria non è stata insensibile agli incitamenti e — perchè tacerlo — alle critiche fatte ed ha cercato di realizzare quanto più poteva per non demeritare la fiducia del Paese. Comunque, il nostro lavoro servirà ad orientare gli onorevoli colleghi — che intervengono nella discussione del bilancio — e, soprattutto, ad offrire loro materia nel dibattito: il che ci conforta assai perchè ci fa vivamente sperare di vedere completata questa nostra relazione che — per ragioni intuibili — non può esaurire la trattazione di tutti gli argomenti.

TITOLO II

CONSIDERAZIONI PRELIMINARI SULLA POLITICA DEI TRASPORTI

Onorevoli Colleghi, nella relazione — che facemmo sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 — scrivemmo che la discussione dei bilanci ha, fra gli altri scopi, quello di portare all'esame del Paese i problemi politici, economici, sociali che riguardano un determinato Ministero.

Nello stendere la relazione presente soggiungiamo che Parlamento e Governo hanno il dovere di tenere presenti le osservazioni, le critiche, le proposte fatte dai cittadini specie da quelli più qualificati, che seguono con impegno la vita politica e si interessano dei problemi della pubblica am-

ministrazione. E ciò anche in omaggio al dettato dell'articolo 21 della Costituzione della Repubblica italiana, che è del seguente tenore: « Tutti hanno il diritto di manifestare liberamente il proprio pensiero con la parola, lo scritto ed ogni altro mezzo di diffusione ».

Abbiamo letto su di un settimanale di politica sotto un titolo mirabolante « *Treni stracarichi, miliardi di deficit* » degli apprezzamenti che sono nè giusti nè opportuni. Lo scrittore — dopo aver fatte le sue critiche all'Amministrazione ferroviaria: e nessuno gli nega un tale diritto specie se quelle critiche sono dirette a migliorare la situazione finanziaria delle Ferrovie dello Stato — così termina il suo articolo: « L'altra realizzazione del Ministro è stata quella di trasferire sul conto del Tesoro una cifra, per ora a *forfait*, di 42 miliardi all'anno a compenso degli « oneri sociali » sopportati dalle ferrovie: agevolazioni di tariffa per gli statali, per gli operai, per gli studenti, per le merci di esportazione, per i trasporti postali ed infine per l'esercizio di linee passive.

Quest'ultimo titolo di « oneri sociali » merita di essere considerato attentamente perchè serve ad assolvere tutti gli errori della ricostruzione ed a coprire le conseguenze della mancanza di ogni politica nell'amministrazione delle cose ferroviarie: dei 17.300 chilometri gestiti dallo Stato, quelli sicuramente indispensabili sono appena 5.000, costituiti dalle grandi linee longitudinali (Torino-Roma; Milano-Palermo; Verona-Bologna-Bari); dalle grandi linee trasversali (Torino-Trieste; Roma-Ancona; Napoli-Foggia); dai tronchi di confine. Sugli altri 12.300 chilometri si possono fare le più ampie riserve. Almeno la metà di essi potrebbero essere soppressi da oggi a domani senza nessun danno per l'economia del Paese e con una economia di spese di almeno 60 miliardi l'anno.

Ma non se ne parla nemmeno o se ne parla in maniera « del tutto accademica ». I risultati di questo « immobilismo » sono principalmente due: primo, che il servizio ferroviario, dove è ancora indispensabile, è in-

sufficiente, scarsamente confortevole, lento; secondo, che malgrado gli aggiustamenti contabili ottenuti dal ministro Angelini il *deficit* tende a ristabilirsi intorno ai cento miliardi annui.

Per ovviare a questo stato di cose non resta che una soluzione: una « inchiesta parlamentare » sulla gestione dell'Azienda di Stato delle ferrovie per identificare, senza condiscendenze, gli errori commessi ed attuare i provvedimenti necessari a chiudere questa grave falla nei conti dello Stato ».

Non avremmo dato alcuna importanza a questo scritto se non avessimo conoscenza che apprezzamenti consimili si vanno, purtroppo, diffondendo e creano una errata opinione del problema e, più di tutto, discreditano una Azienda di Stato che ha meritato, e merita tuttora, l'ammirazione non solo degli italiani ma anche degli stranieri.

CAPITOLO 1°. — INFONDATA ACCUSA DEL DISINTERESSE DEL PROBLEMA FERROVIARIO

È opportuno, a riguardo, precisare che del complesso problema la cui soluzione, da tutti desiderata, non è facile a conseguire:

a) si è sempre interessato il Parlamento e non « in maniera del tutto accademica ». Basta leggere le relazioni scritte dagli onorevoli Senatori e Deputati dall'anno 1948 in poi per constatare con quanta passione ed impegno hanno studiato l'argomento;

b) si sono interessati, e si interessano al momento attuale, studiosi e competenti che suggeriscono ammodernamenti tecnici e miglioramenti dei servizi per i quali si richiedono investimenti massicci di cui l'Amministrazione ferroviaria sta facendo reperimento;

c) si è interessato lo stesso Direttore generale delle Ferrovie, l'ingegnere Severo Rissone che è funzionario stimatissimo per la scrupolosa correttezza, per la riconosciuta competenza, per la mentalità moderna con cui affronta i problemi ferroviari e per lo amore con cui ne ricerca la soluzione migliore.

L'ingegner Rissone, nell'ottobre 1957, tenne una relazione al V Convegno internazionale delle comunicazioni che ebbe luogo a Genova. Egli, fra l'altro, affermò: « Molti sono i mali di cui soffrono i trasporti su rotaia ed in gran parte bene individuati. Ma certo il maggiore è che la loro funzione è andata progressivamente mutando limiti, dimensioni e caratteri senza che ancora se ne siano tratte le debite e coraggiose conseguenze in termini politico-economici, finanziari, tecnici e legislativi.

Codeste modificazioni indicano con sempre maggiore chiarezza la necessità che la ferrovia si ritiri dalle relazioni di traffico meno intenso epperò antieconomiche e si limiti invece alle grandi comunicazioni, nelle quali le distanze da coprire e l'intensità degli scambi da servire dimostrano, almeno allo stato attuale della tecnica dei trasporti, la insostituibilità del mezzo ferroviario. Indicano del pari che sulle grandi comunicazioni non possono continuare ad essere servite le località che non possono alimentare adeguatamente i traffici.

Il problema, davvero fondamentale, da risolvere è pertanto senza incertezze quello del ridimensionamento delle reti con l'abbandono delle linee a scarso traffico, con la soppressione delle stazioncine senza o con troppo scarso traffico, poche o molte che siano.

Non ho certo la pretesa di enunciare un concetto nuovo ma ritengo che sia doveroso adoperarsi perchè aumenti il numero di coloro che, consapevoli del superiore interesse delle economie nazionali, lo andranno divulgando ancorchè sia compito quasi sempre oltremodo ingrato »;

d) si sono interessati i Ministri dei diciassette Paesi dell'Europa occidentale aderenti alla C.E.M.T. (Consiglio dei ministri europei dei trasporti) e fra essi l'ottimo ed infaticabile onorevole Angelini. Nella risoluzione 16 maggio 1957 inerente a migliorare la situazione finanziaria delle ferrovie per quanto riguarda i trasporti su rotaia — quei Ministri indicarono i rimedi seguenti:

1) individuazione degli oneri extra aziendali gravanti sui bilanci ferroviari

(normalizzazione dei bilanci); eliminazione di quelli suscettibili di esserlo; accollo degli altri oneri ai bilanci degli enti e istituzioni competenti nella misura in cui non si possono ritenere compensati da particolari agevolazioni fiscali concesse alle Ferrovie e nei limiti in cui il trasferimento degli oneri stessi appaia necessario per risanare i bilanci ferroviari;

2) ammodernamento tecnico dei mezzi e impianti di esercizio, specialmente sulle linee principali, con impiego dei necessari investimenti finanziari;

3) conversione delle aziende ferroviarie ad una gestione più commerciale con la contemporanea massima riduzione possibile degli oneri derivanti alle reti ferroviarie dalle obbligazioni di servizio pubblico; possibilità di ricorrere alla tecnica di trasporto automobilistica specialmente per i servizi terminali; sviluppo dei mezzi combinati;

4) perequazione degli oneri di infrastruttura tra ferrovia ed autotrasporto; sviluppo delle intese tra le aziende di trasporto dei due sistemi;

5) perequazione fiscale, a carico dei sistemi concorrenti con quello ferroviario, a compensazione delle obbligazioni di servizio pubblico gravanti sulle ferrovie e non eliminabili.

Da quanto abbiamo sinteticamente esposto ne consegue che *l'antieconomicità dei trasporti su rotaia* è un problema che riguarda non solo l'Italia ma diverse nazioni: ciò è tanto vero che i Ministri di diciassette Paesi dell'Europa hanno sentito l'urgente necessità di riunirsi periodicamente per individuare le cause della non buona situazione finanziaria delle ferrovie e di prospettare i rimedi.

CAPITOLO 2°. — PRETESO IMMOBILISMO DEL MINISTERO DEI TRASPORTI

L'immobilismo attribuito al Ministero dei trasporti è una gratuita affermazione contraddetta dalle provvidenze adottate e da quelle che sono in elaborazione.

I più recenti programmi, destinati a potenziare ed ammodernare la rete ferroviaria dello Stato nei suoi impianti fissi e nel parco, sono i seguenti:

1) Piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria che contempla una spesa di 250 miliardi di lire. Tale piano è stato parzialmente finanziato con la legge del 21 marzo 1958, n. 289, la quale autorizza l'Amministrazione ferroviaria a contrarre impegni di spesa sino alla concorrenza di 175 miliardi;

2) Piano di potenziamento delle linee di transito con l'estero anche con riferimento al Mercato comune europeo. Tale piano richiederà finanziamenti straordinari di circa ottanta miliardi da aggiungere ai cinquantaquattro miliardi accordati con la legge 26 marzo 1955, n. 173; quella del 5 maggio 1956, n. 532; legge 21 marzo 1958, n. 293.

Ed è opportuno far presente che l'Amministrazione ferroviaria — per potenziare le linee del Brennero, di Modane, di Ventimiglia — sta svolgendo trattative con la « Banca europea degli investimenti » per ottenere i finanziamenti necessari: e ciò anche con riferimento a quanto contemplato dal trattato del Mercato comune europeo sul potenziamento delle linee di comunicazione internazionali interessanti i sei Paesi aderenti;

3) potenziamento della rete ferroviaria centro-meridionale per il quale sono stati concessi, dalla Cassa per il Mezzogiorno, due finanziamenti straordinari di lire novanta miliardi e cioè 75 miliardi con la legge 9 febbraio 1952, n. 949, e 15 miliardi con la legge 3 marzo 1958, n. 634.

E per migliorare le comunicazioni ferroviarie nelle zone ad economia povera del Mezzogiorno d'Italia, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha iniziato trattative con la stessa « Banca europea degli investimenti » per ottenere un prestito di 84 miliardi;

4) piano di miglioramento del materiale rotabile — oltre le forniture contemplate dal « Piano quinquennale » — in virtù della legge 22 novembre 1956, n. 1337, la quale

autorizza l'Amministrazione ferroviaria ad utilizzare, sino alla concorrenza di 50 miliardi, gli stanziamenti contemplati da cinque esercizi compresi dal 1957-58 al 1961-1962 del bilancio ordinario;

5) piano di ridimensionamento delle officine ed impianti delle Ferrovie dello Stato di riparazione del materiale rotabile, che avrà una graduale attuazione compatibilmente con le disponibilità finanziarie occorrenti e con le esigenze di natura sociale;

6) elettrificazione della rete ferroviaria. È noto che — sui 16.700 chilometri complessivamente esercitati — la rete elettrificata ha uno sviluppo di chilometri 6.700 dei quali chilometri 3.700 a doppio binario e chilometri 3.000 a binario semplice.

Non è superfluo far presente che sono in corso lavori di elettrificazione per altri chilometri 700 di linee, dei quali chilometri 100 a doppio binario e chilometri 600 a binario semplice. La spesa per tali lavori (sistemazione degli impianti fissi e dotazione di nuovi mezzi di trazione meccanica) è di 45 miliardi, che sono stati realizzati con finanziamenti straordinari fatti dalla Cassa per il Mezzogiorno, dal Prestito svizzero, dalla 1^a legge speciale per Trieste, dai Fondi ferrovie Stato.

In virtù del « Piano quinquennale » sono state approvate altre elettrificazioni (alcune già iniziate) per altri chilometri 575 di linee delle quali chilometri 325 a doppio binario e chilometri 250 a binario semplice. L'importo di tali lavori è di miliardi quaranta.

Di conseguenza, sono in corso di elettrificazione chilometri 1.275, con una spesa di 85 miliardi, che — aggiunti a quelli esistenti porterà la rete elettrificata delle Ferrovie dello Stato a circa chilometri 8.000;

7) Provvedimenti per Napoli. In virtù della legge 9 aprile 1953, n. 297, per la città di Napoli, sono in corso lavori per la costruzione della nuova Stazione Centrale, per la sistemazione dell'antistante piazza Garibaldi, per la copertura della sottostante stazione ferroviaria della Metropolitana. La spesa, per i suddetti lavori, ammonta a quattro miliardi;

8) Provvedimenti per Milano. In virtù della legge 7 maggio 1954, n. 208, sono in corso di realizzazione le opere relative per la costruzione della nuova stazione di Milano Porta Nuova (su fronte arretrato a viale Zara) e per il raccordo diretto degli impianti stessi con Greco Milanese. L'importo, per tali opere, ammonta a cinque miliardi e mezzo.

CAPITOLO 3^o. — INOPPORTUNITÀ DELL'INCHIESTA PARLAMENTARE SULLA GESTIONE DELLE FERROVIE

L'inchiesta parlamentare sulla gestione dell'Azienda di Stato delle ferrovie non è assolutamente necessaria perchè:

1) il Parlamento, attraverso la discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, esercita di fatto un controllo e dà direttive precise al potere esecutivo dopo avere, attentamente, esaminato i diversi problemi che riguardano la struttura dell'amministrazione, l'andamento dei servizi, il risanamento del bilancio. Le relazioni — precise, coscienziose e talvolta eccessivamente rigorose — fatte dai parlamentari, quando si discutono i bilanci — ne sono la prova ineccepibile;

2) ritarderebbe l'attuazione delle provvidenze in atto, delle quali abbiamo fatto cenno e sulle quali dovremo forse più largamente soffermarci nel corso della presente relazione. E ciò senza dire che un simile provvedimento sarebbe gravemente lesivo del prestigio dell'Amministrazione ferroviaria le cui iniziative mirano tutte a migliorare il bilancio senza, però, trascurare l'ammodernamento dei servizi ed il soddisfacimento delle esigenze dei viaggiatori;

3) gli uomini politici — e ciò diciamo senza venir meno al doveroso riguardo dovuto ai parlamentari di tutti i partiti — non sempre hanno la possibilità di sollecitare la chiusura delle linee ferroviarie passive preoccupati di non danneggiare le popolazioni, che essi rappresentano al Parlamento.

A tale riguardo l'ingegner Rissone — nella relazione fatta al V Congresso internazionale delle comunicazioni — giustamente osserva: « La verità è che ragioni più profonde, di carattere economico e sociale, hanno fino ad oggi militato in difesa della vecchia rotaia: circola nelle zone, interessate alla chiusura delle linee, il timore non sempre infondato che la soppressione della ferrovia corrisponderebbe alla perdita delle agevolazioni normalmente connesse al servizio ferroviario, quali: l'obbligo del trasporto; le tariffe di favore; la regolarità dei servizi e degli orari; la garanzia per i traffici di punta e via dicendo. Rafforza questo timore la preoccupazione che la rete stradale non consenta sempre un efficiente impiego del mezzo sostitutivo. Infine, le organizzazioni sindacali ferroviarie temono che la politica di chiusura delle linee e stazioni a scarso traffico comporti licenziamenti numerosi ovvero un sensibile abbassamento del livello dell'occupazione ferroviaria, non compensabile con l'offerta di corrispondenti posti di lavoro nell'attività sostitutiva »;

4) il Parlamento conosce che nella Settima sessione del Consiglio dei ministri europei dei trasporti (tenuta a Roma nei giorni 23 e 24 ottobre 1957) il problema della situazione finanziaria delle ferrovie ha formato ancora una volta oggetto di attento esame dei componenti quel Consesso.

CAPITOLO 4° — RILIEVI CONCLUSIVI

I richiami precedenti e le considerazioni da noi fatte non devono essere interpretati come manifestazione di ottimismo o, peggio ancora, come misconoscenza di lacune e di imperfezioni ancora esistenti nella struttura e nella organizzazione ferroviaria italiana. Gli uni e le altre hanno le finalità seguenti:

1) mettere in evidenza che le ferrovie di quasi tutte le nazioni di Europa si trovano in condizioni presso a poco identiche a quelle italiane: e ciò giustifica la necessità della Conferenza europea dei ministri dei trasporti. Interessante, a tale riguardo,

lo studio del dottor Giuseppe Santoni-Rugin « Le organizzazioni internazionali nel settore dei trasporti » edito dall'Istituto poligrafico dello Stato;

2) dare atto che l'Amministrazione ferroviaria italiana — specie in questi ultimi anni — non si è limitata a studiare i problemi più urgenti ma — tenendo nella dovuta considerazione anche le critiche ed i suggerimenti dei parlamentari — compie sforzi apprezzabili per avviare a soluzione i detti problemi fra i quali sono prevalenti (anche perchè, a nostro credere, sono interdipendenti) quello della concorrenza fra strada e rotaia e del disavanzo del bilancio;

3) riaffermare la nostra fiducia nella C.E.M.T. la quale — non solo realizza una politica dei trasporti coordinata ed armonica — ma rende possibili lo sviluppo più razionale e la migliore utilizzazione dei trasporti europei su rotaia, su strada, su via navigabile.

Noi formuliamo, a riguardo, un voto che cioè altri Paesi (oltre Austria, Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Gran Bretagna, Grecia, Italia, Jugoslavia, Lussemburgo, Norvegia, Olanda, Portogallo, Spagna, Svezia, Svizzera, Turchia) facciano parte della Conferenza europea dei ministri dei trasporti istituita col Protocollo di Bruxelles in data 17 ottobre 1953. Abbiamo certezza che il « Comitato dei supplenti » — che è un altro organo della Conferenza e che è formato da funzionari espertissimi e di riconosciuto valore, nominati uno da ciascuno dei Ministri (che fanno parte del Consiglio) porterà un contributo notevole e concreto, a migliorare tecnicamente le reti ferroviarie, a rendere i servizi sempre più soddisfacenti ai viaggiatori, a diminuire gradualmente il *deficit*, a rendere la gestione ferroviaria veramente commerciale così come invocava, di recente, il senatore onorevole Sturzo in una serie di articoli pubblicati sul « Giornale d'Italia ».

Tale nostra certezza è avvalorata anche dalla consapevolezza che la C.E.M.T. — oltre ad avvalersi degli studi e dei suggerimenti del « Comitato dei supplenti » — associa ai propri lavori i rappresentanti delle

Organizzazioni internazionali interessate fra le quali l'Unione internazionale delle ferrovie, la Federazione stradale internazionale, l'Unione internazionale della navigazione fluviale, la Federazione internazionale delle associazioni dei trasportatori ed assimilati.

TITOLO III

ESAME DEL BILANCIO DELL'ISPETTO- RATO GENERALE DELLA MOTORIZZA- ZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

CAPITOLO 1° — PREMESSE DI CARATTERE GE- NERALE

I servizi pubblici automobilistici, i servizi nazionali di gran turismo, le ferrovie concesse, le tramvie urbane ed interurbane, le funicolari, le tramvie, i servizi della na-

vigazione interna costituiscono un settore importante di trasporto e meritano la particolare attenzione di noi uomini politici.

Scrivevamo nell'ottobre 1951 che la rete dei trasporti in concessione costituisce — a fianco delle Ferrovie dello Stato che possono considerarsi come la parte preminente del sistema venoso ed arterioso del corpo nazionale — il sistema delle vene e delle arterie secondarie nonché quello delle vene capillari che sono, più che necessarie, indispensabili per la vita cellulare del grande organismo. Tale comparazione si manifesta ancora più evidente nel momento attuale nel quale — per quel che si riferisce ai viaggiatori — i trasporti su strada superano, in percentuale, quelli ferroviari.

Il prospetto seguente offerto dalla « Commissione economica europea » — sia pure limitato a poche nazioni — indica il progresso conseguito dai trasporti su strada dall'anno 1951 all'anno 1956.

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

RIPARTIZIONE % DEI VIAGGIATORI/KM FRA I TRASPORTI
FERROVIARI E STRADALI

ANNI	Tipo di trasporto	Belgio	Italia	Olanda	Svizzera	Portogallo	Germania (1)
1951	S	54,4	41,2	43	40	34,7	100
	F	45,6	58,8	57	60	65,3	100
1952	S	58,7	44,5	43	42	—	104
	F	41,3	55,5	57	58	—	101
1953	S	61,5	48	33	46	—	120
	F	38,5	52	57	54	—	108
1954	S	63,2	55	43	48	—	126
	F	36,8	45	57	52	—	114
1955	S	64,1	56,5	43	50	—	140
	F	35,9	43,5	57	50	—	123
1956	S	64,5	56	43	52	40,5	151
	F	35,5	44	57	48	59,5	130

NOTA — Per tutti i Paesi, meno l'Olanda, i dati sono comprensivi dei trasporti urbani e dei trasporti individuali opportunamente stimati.

(1) Per la Germania Occidentale è indicato, a differenza degli altri Paesi, l'indice comparato del trasporto viaggiatori su strada e su ferrovia, fatto uguale a 100 l'anno base 1951.

Il progresso dei trasporti su strada è non solo quantitativo ma anche tecnico: ad esso, perciò, fanno riscontro problemi importantissimi per la migliore utilizzazione dei vari mezzi i quali devono soddisfare le varie esigenze della collettività.

Nè i problemi vanno considerati sul piano nazionale: essi devono essere studiati anche sul piano internazionale dato che le relazioni umane sono in continuo sviluppo e tutto lascia prevedere che esse avranno una intensità sempre maggiore nel prossimo avvenire, specie se si tiene conto anche dei trasporti per via aerea oltre che di quelli marittimi.

Difatti gli organismi internazionali, e particolarmente la « Conferenza europea dei Ministri dei trasporti », seguono con il più vivo interesse i vari e complessi problemi per cercarne una concreta soluzione che deve raggiungere un triplice fine:

1) rendere il servizio di trasporto sempre più soddisfacente per il viaggiatore;

2) mantenere il costo del servizio in limiti tali da consentirne l'uso al maggior numero dei viaggiatori;

3) garantire dippiù la incolumità della vita delle persone, che viaggiano, e di quelle che sono costrette a circolare a piedi.

E tutto ciò senza perdere di vista che una sana politica di trasporti su strada ha una influenza non trascurabile anche sull'economia della Nazione.

A tali problemi dedica intelligenza e cuore il personale dell'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e Trasporti in concessione, che, per istituzione, attende al coordinamento dei vari mezzi di trasporto. Noi sentiamo vivo il bisogno di manifestare il nostro apprezzamento — e siamo sicuri di interpretare i sentimenti di tutti gli onorevoli colleghi del Senato — al detto personale: e ciò tanto più che — come abbiamo fatto presente, più volte, nella nostra qualità di Presidente della Commissione dei Trasporti alla Camera dei deputati — i ruoli organici del detto Ispettorato sono inadeguati ai numerosi e non facili compiti affidati alla detta Amministrazione.

Certo che l'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in concessione, se vedrà risolta l'organizzazione dei suoi uffici con l'invocato e necessario aumento del personale — ed a tale scopo formuliamo, ancora una volta, pressante il nostro voto — potrà istituire un nuovo ufficio per lo studio specifico dei vari problemi e per una soluzione rispondente alle vere esigenze attuali.

Su due altri problemi di carattere generale riteniamo di richiamare l'attenzione del Senato:

1). I servizi pubblici di linea devono essere coordinati non solo con quelli delle Ferrovie dello Stato ma anche fra di loro sul piano nazionale.

L'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in concessione — mentre deve soddisfare le esigenze locali, di cui gli Enti minori sono riconosciuti i migliori interpreti — deve anche mirare a che la rete dei servizi sia concepita ed attuata con visione unitaria ed armonica in modo che essi, nel pieno rispetto del decentramento amministrativo, non contrastino con gli interessi superiori della collettività nazionale.

Noi sappiamo che gli uffici competenti hanno predisposto nuove norme di attuazione per le varie Regioni a statuto speciale. Tali norme — che tengono conto della esperienza acquisita — integreranno quelle in attuazione e sostituiranno quelle che ormai si sono manifestate non più adeguate alle impellenti necessità da tutti riconosciute.

2). L'altro problema è quello della costituzione del « Consiglio superiore dei trasporti ».

Fin dal 1951 noi facevamo presente che — nonostante le esplicite e precise dichiarazioni dei Ministri competenti fatte negli anni 1949 e 1950 — il problema era ancora insoluto.

Richiamavamo la importante letteratura formata sul problema del coordinamento dei trasporti terrestri e ricordavamo il notevole contributo portato dall'onorevole Corbellini con la interessante relazione fatta nel giugno 1951.

Facevamo presente che la materia era stata ampiamente trattata e risolta nel Belgio, nella Francia, nella Germania, nell'Inghilterra, nel Portogallo, negli Stati Uniti d'America e nella Svizzera e riportavamo una mozione approvata al Congresso italiano dei trasporti tenuto a Milano dal 4 al 6 giugno 1951.

Affermavamo, perciò, la necessità di procedere alla istituzione del « Consiglio superiore dei trasporti » come un organo agile, pronto, capace di sovrintendere a tutta la delicata materia dei trasporti nonchè idoneo a proporre le leggi, che, di volta in volta, si renderanno necessarie.

La necessità di tale istituto è, allo stato, maggiormente sentita. Noi pensiamo che — con la istituzione del « Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro » — debbano essere anche attentamente considerati i rapporti tra i due organismi.

Prima di esaminare i singoli servizi di questo importante settore della vita economica del nostro Paese riteniamo utile premettere alcune considerazioni relative alle spese.

CAPITOLO 2° — SPESE GENERALI E PER I SERVIZI

Per l'esercizio finanziario 1958-59 l'aumento della spesa, per il personale e l'organizzazione dei servizi dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, ammonta a lire 66.400.000 in confronto del precedente esercizio finanziario.

In detto aumento è compreso il maggior onere che si dovrà incontrare per il trattamento economico del personale, per il fitto di locali, per gli studi di carattere tecnico e per il servizio automobilistico delle autovetture assegnate alle alte cariche dello Stato.

Per quanto concerne il personale, l'aumento deriva principalmente dall'inquadramento fra gli impiegati dell'Ispettorato di quelli in precedenza distaccati dall'E.A.M. e dalla G.R.A., inquadramento autorizzato con la legge 8 ottobre 1957, n. 970.

Contribuisce alla maggiore spesa, nell'esercizio 1958-59, anche l'applicazione di preesistenti disposizioni di legge relative al trattamento economico del personale in attività di servizio ed in quiescenza.

Riteniamo opportuno precisare che il maggior onere per spese di personale è stato contenuto in limiti ristrettissimi; di conseguenza nel corso dell'esercizio dovranno richiedersi integrazioni di bilancio per effetto dell'applicazione della recente legge sullo scioglimento della G.R.A. che prevede l'inquadramento fra gli impiegati dell'Ispettorato di una quota del personale della predetta gestione.

Con le cennate immissioni di personale lo Ispettorato ha potuto assicurare solo le indifferibili esigenze di servizio d'ordine esecutivo. Tale soluzione, peraltro, risulta precaria in quanto le nuove unità, inquadrate fra il personale non di ruolo e dei ruoli aggiunti, non potranno — a norma delle vigenti disposizioni — essere sostituite in caso di cessazione dal servizio.

Pertanto è urgente affrontare il problema dell'assetto del personale nel suo complesso, sia per l'adeguamento dei quadri direttivi sia per la sistemazione del personale oggi inquadrate in posizione precaria; e ciò per assicurare un correlativo espletamento dei compiti di questa importante branca della Amministrazione, compiti che sono diventati sempre più numerosi e complessi dato l'enorme sviluppo assunto dalla Motorizzazione.

In relazione a tale sviluppo ed al decentramento amministrativo occorrerà anche adeguare l'organizzazione periferica dello Ispettorato con l'istituzione di nuovi uffici e con il potenziamento e l'ammodernamento delle attrezzature tecniche oggi esistenti.

CAPITOLO 3° — SPESE PER INTERVENTI FINANZIARI DELLO STATO A FAVORE DELLE AZIENDE CONCESSIONARIE

Lo Stato — come è noto — interviene finanziariamente a favore delle aziende concessionarie di ferrovie e tramvie extraurbane, al fine di garantire la continuazione dei

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

servizi loro affidati, mediante la concessione di:

a) sovvenzioni chilometriche per la costruzione e l'esercizio di ferrovie;

b) sovvenzioni chilometriche per la costruzione e l'esercizio di tramvie extraurbane;

c) sussidi straordinari di esercizio.

Le sovvenzioni di cui ai punti a) e b) sono quelle previste dagli atti di concessione adeguate — per le aziende che godono delle provvidenze previste dalla legge 2 agosto

1952, n. 1221 — alle mutate condizioni economiche dell'esercizio.

I sussidi integrativi di esercizio vengono invece corrisposti — ai sensi dell'articolo 27 del regio decreto-legge 29 luglio 1938, numero 1121, convertito nella legge 3 gennaio 1939, n. 58 — alle aziende concessionarie di ferrovie e tramvie extraurbane di preminente interesse pubblico nei riguardi delle quali non abbia ancora trovato pratica applicazione la sopra indicata legge 2 agosto 1952.

Il bilancio 1958-59 prevede, per le predette spese, i seguenti stanziamenti:

Cap. 35: sovvenzioni alle ferrovie	L.	5.468.194.000
» 38: sovvenzioni alle tramvie extraurbane	»	34.487.000
» 46: sussidi integrativi di esercizio e spese per gestioni dirette	»	5.994.000.000
	TOTALE	L. 11.496.681.000

Di conseguenza la somma di lire 11 miliardi e 496.681.000 costituisce l'onere previsto in bilancio per il mantenimento in esercizio delle linee ferrottramviarie concesse all'industria privata — nei riguardi delle quali è stata applicata o è in corso di applicazione la legge 2 agosto 1952 — e per quelle non suscettibili, allo stato attuale, di ammodernamento, di trasformazione o di sostituzione con mezzi di trasporto economicamente più convenienti.

Nei confronti delle proposte a suo tempo avanzate si rileva un minor stanziamento per un totale di lire 2.200.000.000 dovuto alle decurtazioni apportate alle richieste relative al Capitolo 35 (lire 1.200 milioni) ed al Capitolo 46 (lire 1.000 milioni).

In ordine alla entità degli stanziamenti come sopra indicati riteniamo necessario fare presente quanto segue.

Capitolo 35. — Dobbiamo anzitutto ricordare, per quanto riguarda le sovvenzioni alle ferrovie che (a seguito dei provvedimenti attuati durante lo scorso esercizio finanziario 1957-58 a norma della citata legge n. 1221) lo stanziamento di lire 5.200 milioni, disponibili per l'esercizio stesso, si di-

mostrò insufficiente e fu richiesta una integrazione di lire 1.750 milioni. Questa, però, fu accolta limitatamente all'ammontare di lire 600 milioni, lasciando così una differenza non coperta di lire 1.150 milioni. Le disponibilità dell'esercizio finanziario 1958-1959 si presentano, quindi, sin dall'inizio, inferiori alle reali necessità per un totale di lire 2.350 milioni (lire 1.200 milioni più lire 1.150 milioni), suscettibile di sicuro aumento se si tiene conto dei provvedimenti che si prevede dovranno essere disposti nel corso dell'esercizio anzidetto a favore di aziende che fruiranno delle provvidenze contemplate dalla più volte richiamata legge n. 1221.

Al Capitolo 35 fanno capo anche i pagamenti per integrazione dei 9/10 del deficit delle ferrovie Calabro-Lucane, per le quali vige un sistema particolare di sovvenzione di esercizio, stabilito con la convenzione 10 luglio 1926. La spesa prevista per tale titolo ammonta a lire 3.360 milioni tenuto conto degli aumentati costi di esercizio e dei maggiori oneri per il personale.

Sul Capitolo 35 graveranno, altresì, le sovvenzioni ordinarie per la costruzione e l'esercizio di ferrovie, ammontanti, complessivamente, a circa lire 253 milioni.

Capitolo 38. — Riguarda la spesa di sovvenzioni (ordinarie e rivalutate) per la costruzione e l'esercizio delle tramvie extraurbane.

Capitolo 46. — Per quanto concerne le erogazioni per sussidi integrativi di esercizio concessi su proposta della competente Commissione interministeriale, dobbiamo ricordare che le necessità finanziarie dell'esercizio 1957-58 — pur limitando le assegnazioni al minimo indispensabile per assicurare la continuità dei servizi — hanno raggiunto l'importo di lire 6.152 milioni. Tale cifra è superiore, di oltre due miliardi, allo stanziamento di bilancio riservato alla concessione dei sussidi in parola. È stata, perciò, necessaria una richiesta suppletiva di fondi accolta parzialmente e cioè per l'importo di lire 1.400 milioni. Sono stati, di conseguenza, rinviati all'esercizio in corso pagamenti per lire 786 milioni, che sono di competenza dell'esercizio decorso.

Per l'esercizio 1958-59, sappiamo che è stata inoltrata una richiesta di lire 5.354 milioni ma la somma prevista in bilancio ammonta a lire 4.354 milioni, con una minor assegnazione quindi di lire un miliardo.

Pertanto sin dall'inizio dell'esercizio le disponibilità di bilancio presentano, in definitiva, una deficienza di lire 1.786 milioni.

Crediamo anche necessario fare presente che, quale conseguenza delle insufficienti assegnazioni di fondi disposte nei decorsi esercizi, risultano tuttora scoperti disavanzi per un complesso di lire 5.500 milioni; di conseguenza esiste una situazione debitoria delle aziende deficitarie verso l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per servizio cumulativo, canoni e corrispettivi vari e verso l'Istituto nazionale della previdenza sociale per contributi previdenziali arretrati.

Dobbiamo segnalare, infine, che sul Capitolo 46 graveranno — come negli scorsi esercizi finanziari — le spese per le gestioni dirette, fatte dallo Stato, di ferrovie e linee di navigazione lacuale. Per tale titolo sono state effettuate anticipazioni, nel corso dell'esercizio finanziario 1957-58, per complessive lire 1.451 milioni di cui lire 526 milioni

per spese di carattere patrimoniale e lire 925 milioni a copertura dei disavanzi di gestione.

Per l'esercizio finanziario 1958-59 è prevista, per la medesima voce, una spesa di lire 1.400 milioni.

Nessun particolare commento meritano gli stanziamenti previsti nei capitoli:

36 — lire 15.800.000 (sovvenzioni per concessioni di sola costruzione di ferrovie);

37 — lire 170.000.000 (sovvenzioni per pubblici servizi di navigazione interna e raggruppamento di essi con autoservizi);

41 — lire 37.143.000 (sovvenzioni trentennali per costruzione ed esercizio funivie ed ascensori in servizio pubblico);

48 — lire 2.218.400 (annualità trentennali per costruzione ferrovie secondarie sicule);

49 — lire 7.758.400 (annualità cinquantennali per completamento nuove ferrovie in Sicilia).

CAPITOLO 4° — GESTIONI DIRETTE A CURA DELLO STATO

Tali gestioni traggono principalmente origine dall'articolo 184 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, modificato dal regio decreto-legge 4 giugno 1936, n. 1336, dall'articolo 7 del decreto legislativo 10 luglio 1947, n. 787, dall'articolo 18 della legge 2 agosto 1952, n. 1221 e dalla legge 18 luglio 1957, n. 614.

Particolare rilievo riveste quest'ultima legge la quale detta norme per la sistemazione dei servizi pubblici di navigazione sul lago Maggiore e su quelli di Garda e di Como.

Detti servizi sono gestiti direttamente dal Ministero dei trasporti — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — a mezzo di apposito gestore, nominato tra i funzionari dell'amministrazione dello Stato in attività di servizio o a riposo.

Alla copertura dell'eventuale disavanzo di esercizio viene fatto fronte con gli stanziamenti destinati alle spese per sussidi di eser-

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

cizio e gestioni dirette di cui al capitolo numero 45 dello stato di previsione per il 1958-1959.

Come è prescritto dall'articolo 4 della suddetta legge, il bilancio di previsione della gestione per l'esercizio 1958-59 è stato alle-

gato allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio in parola.

Detto bilancio presenta, nella parte ordinaria, le seguenti entrate effettive afferenti il puro esercizio della navigazione:

Lago Maggiore	L.	468.000.000
» di Como	»	259.000.000
» di Garda	»	100.000.000
TOTALE . . .		L. 827.000.000

e le seguenti spese effettive:

Lago Maggiore	L.	438.000.000
» di Como	»	334.000.000
» di Garda	»	150.000.000
TOTALE . . .		L. 922.000.000

Di conseguenza, mentre è previsto un avanzo di lire 30.000.000 per il servizio di navigazione sul lago Maggiore si prevede un disavanzo di lire 75.000.000 e di lire 50 milioni rispettivamente per i servizi di navigazione sui laghi di Como e di Garda.

Il disavanzo complessivo — da colmare con sovvenzioni ministeriali, a mente dell'articolo 2 della legge 18 luglio 1957, numero 614 — è quindi previsto in lire 95 milioni.

Nella parte straordinaria, relativa alle erogazioni per investimenti di carattere patrimoniale (Capitoli 7 ed 8) sono previste spese effettive di lire 300 milioni per incrementi patrimoniali degli impianti, acquisti di materiali natanti e rotabili (automezzi) di mobili, macchine ed attrezzi e per integrazione di scorte.

Tali spese sono così ripartite:

per il lago Maggiore .	L.	50.000.000
per il lago di Como .	»	55.000.000
per il lago di Garda .	»	195.000.000
Totale . . .		L. 300.000.000

In contrapposto sono previste, al capitolo 16 dell'entrata, sovvenzioni del Ministero a tale titolo per lire 300 milioni.

Per il lago Maggiore e per quello di Como si è tenuto conto, per l'esercizio 1958-59, del completamento dei lavori già approvati ed iniziati negli anni precedenti, mentre per il lago di Garda si è avuto riguardo a notevoli lavori di ammodernamento e di completamento della flotta rivelatasi attualmente insufficiente.

Il numero dei battelli attualmente in esercizio sul lago Maggiore è di 26 per una complessiva portata di 9.660 passeggeri e 240 autoveicoli; sul Lago di Como è di 27 navi per una complessiva portata di 10.097 passeggeri e 64 automezzi; sul Lago di Garda è di 15 navi per una portata complessiva di 3.625 passeggeri. Per quest'ultimo lago è entrato in servizio recentemente uno speciale battello ad ali portanti della portata complessiva di 80 passeggeri e sviluppante una velocità media di 75 km: esso è destinato ad incrementare, per le sue particolari prestazioni, il traffico turistico qualificato del lago.

Alla spesa per l'acquisto del suddetto natante ha contribuito anche la Comunità del Garda con un apporto di 65 milioni.

Il valore delle flotte e degli impianti fissi in tutti e tre i laghi ammonta a due miliardi. In detta somma devono comprendersi i lavori e le navi costruite in base alla legge sui danni di guerra, che permise la ricostruzione delle navi danneggiate e recuperabili nonché la sostituzione di quelle affondate con navi nuove.

Il potenziamento degli impianti ed il miglioramento dell'esercizio hanno prodotto, naturalmente, un notevole aumento di traffico: il che ha anche ridotte le spese unitarie.

L'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in concessione — oltre la gestione diretta dei servizi di navigazione sui laghi — gestisce anche le seguenti ferrovie:

a) Genova-Casella; Penne-Pescara; Ferrara-Codigoro; Rimini-Novafeltria; la Circumetnea: e ciò perchè i concessionari delle anzidette ferrovie sono incorsi nella decadenza prevista dall'articolo 184 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447;

b) Ferrovie meridionali sarde: questa ultima in forza della legge 12 dicembre 1954, n. 1178.

Le gestioni anzidette richiedono: a) la somma di 200 milioni per spese di carattere generale; b) la somma di 800 milioni per la copertura dei disavanzi previsti.

Ci piace completare queste considerazioni di carattere generale con un breve accenno alla « Metropolitana di Roma ». L'esercizio di questa ferrovia — in applicazione della legge 15 maggio 1954, n. 272 — è stato affidato alla Stefer (Società Tramvie e Ferrovie Elettriche di Roma) che l'ha effettuato per anni tre. Il termine è scaduto in data 12 febbraio 1958: sappiamo, però, che sono in corso le pratiche relative per la definitiva concessione dell'esercizio alla medesima Società.

CAPITOLO 5°. — TRASPORTI SU VIA PROPRIA O A IMPIANTI FISSI

Riteniamo necessario fare una dettagliata relazione relativa ai « Trasporti su via propria o a Impianti fissi » sia per fare conoscere lo stato dei lavori in atto e di quelli necessari per soddisfare le esigenze più impellenti sia per mettere in evidenza la attività, diuturna ed intelligente, del personale addetto all'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Siamo lieti di questa occasione per riconfermare al Direttore generale, il dinamico e valorosissimo ingegnere Filippo Firpo, ed ai suoi non meno valorosi collaboratori i sentimenti della nostra considerazione e degli onorevoli colleghi di questo ramo del Parlamento. I quali — pure riservandosi osservazioni o critiche, come è nel loro diritto, su determinati aspetti dell'attività di quella Amministrazione — non possono non riconoscere che quei funzionari, nonostante il loro numero limitato, assolvono il loro compito con sacrificio e con senso di vera responsabilità.

A) RIPARAZIONE DEI DANNI BELLICI

Le somme impegnate sui fondi del Capitolo 61 del bilancio dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per la riparazione dei danni bellici e dovute in virtù della legge 14 giugno 1949, n. 410, ammontano complessivamente — alla data del 30 giugno 1958 — a circa miliardi 23 e milioni 195.

Lo stanziamento è stato assorbito, in massima parte, dalla ricostruzione delle ferrovie ed i pagamenti eseguiti, finì al 30 giugno 1958, raggiungono la somma di miliardi 18 e milioni 889.

Riteniamo opportuno rilevare che alcuni lavori di riparazione — specialmente dove il servizio su rotaia è stato sostituito da quello filoviario od automobilistico o dove il trasporto merci ha avuto una forte contrazione — non sono stati riconosciuti indispensabili. Pertanto sono state realizzate, sui precedenti impegni, riduzioni di 524 milioni,

destinati a lavori che non avevano usufruito del concorso statale, previsto dalla legge innanzi indicata.

I lavori più importanti — già ammessi a concorso ed in via di esecuzione — si riferiscono alle seguenti linee:

- 1) ferrovia Portomaggiore-Molinella;
- 2) ferrovia Santa Maria Caputa Vetere-Piedimonte d'Alife;
- 3) ferrovia del Sud Est: quest'ultima per il solo materiale rotabile.

I lavori di riparazione, su alcune linee, sono stati sospesi per coordinarli con i provvedimenti per l'ammodernamento, la cui attuazione è ritardata dalle difficoltà che le aziende incontrano per ottenere, dagli Istituti di credito, il finanziamento della quota parte di spesa non coperta dal contributo statale. Si trovano in simili condizioni le aziende esercenti le ferrovie: Sondrio-Tirano; Suzzara-Ferrara; Carnia-Villa Santina ed altre.

Noi vivamente speriamo che la norma — dettata dall'articolo 3 della legge 7 marzo 1958, n. 237 — potrà eliminare l'inconveniente accennato e rendere così operante la legge per l'ammodernamento del 2 agosto 1952, n. 1221.

Per dovere di precisione, dobbiamo rilevare che — mancando di fondi necessari — non è possibile condurre a termine i lavori di ricostruzione delle seguenti linee:

Ferrovia Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife	mil. 973
Ferrovia Circumetnea . . . »	182
A.T.M. di Torino (materiale rotabile) »	100
Funivie del Colle (Bolzano) . . »	50
Funivia del Monte Bianco . . »	10
<u>sommano mil. 1.315</u>	

Sappiamo, però, che si stanno predisponendo appositi disegni di legge per provvedere ai necessari stanziamenti suppletivi.

Per quanto riguarda l'ammodernamento della ferrovia Alifana è a nostra conoscenza che la Commissione interministeriale — istituita ai sensi della legge n. 1221 precedentemente indicata — dovrà esprimere il pro-

prio parere sulle relative modalità tecniche ed economiche.

Noi riteniamo che sia necessario attuare una soluzione coraggiosa e cioè non influenzata da economie di spese. Il che, se si verificasse, si tradurrebbe in un gravissimo errore che comprometterebbe in modo decisivo l'ammodernamento della ferrovia in parola e non risanerebbe la gestione di esercizio con la conseguenza che lo Stato sarebbe costretto ad aumentare il contributo per pareggiare il bilancio economico di esercizio.

Per le riparazioni dei danni arrecati alle ferrovie in concessione dalle alluvioni verificatesi negli anni 1951, 1953 e 1955 vennero stanziati somme per un totale di lire 900 milioni.

Alla fine dell'esercizio finanziario 1957-58 le somme impegnate risultano di lire 834 milioni e 602.254 di cui lire 543.069.301 già pagate e lire 291.532.953 che saranno pagate entro il nuovo esercizio finanziario, dato che i lavori sono pressochè ultimati.

Resta da impegnare, per il corrente esercizio finanziario la somma di lire 65.397.746 quasi tutta relativa ad un secondo gruppo di lavori per il miglioramento ed il consolidamento della ferrovia San Severo-Rodi-Peschici, per evitare il ripetersi di altri danni del genere.

Le ferrovie, che hanno maggiormente beneficiato dei provvedimenti di cui sopra, sono: la Biella-Novara per circa lire 31 milioni; la Nord Milano per lire 48.000.000; la Voghera-Varzi per lire 26.000.000; la Piacenza-Bettola per lire 24.000.000; la San Severo-Rodi-Peschici per lire 182.000.000; le Calabro Lucane per lire 27.400.000; la Circumetnea per lire 8.000.000; le Complementari della Sardegna per lire 258.000.000; le Strade Ferrate Sarde per lire 30.000.000.

B) NUOVE COSTRUZIONI E RICOSTRUZIONI TOTALI PREVISTE CON LEGGI SPECIALI

Le nuove costruzioni di linee ferrotramviarie e le ricostruzioni totali, con caratteristiche meglio rispondenti alle nuove esigenze del traffico, comporteranno — in base agli impegni assunti — una spesa complessiva di circa lire 36.338 milioni.

I lavori finora eseguiti ammontano in media all'82,1 per cento. La più elevata percentuale media di avanzamento (83,5 per cento) si nota nell'Italia meridionale ed insulare. Ma anche i lavori di costruzione della ferrovia Umbertide-San Sepolcro, della Metropolitana di Roma e del raddoppio sul primo tronco della Roma-Viterbo possono considerarsi pressochè ultimati.

Nell'ultimo biennio le linee sulle quali è stata eseguita una cospicua parte dei lavori progettati sono:

Ferrovia Trento-Malè . . .	21,9 %
Tramvia Vicenza - Noventa - Montagnana	48,8 %
Ferrovia Circumflegrea . . .	20,6 %
Ferrovia Alcantara-Randazzo .	59,9 %

Sono sospesi i pagamenti per i lavori delle seguenti linee:

Roma-Lido (prolungamento);

Tramvie dei Castelli Romani (tronco Tavolato-Capannelle);

Ferrovia Roma-Fiuggi (variante di Torre Spaccata)

perchè sono in corso di perfezionamento le pratiche relative all'approvazione dei progetti e delle convenzioni con le Aziende concessionarie.

I lavori per il raddoppio Barra-Torre Anunziata della ferrovia Circumvesuviana non sono stati ancora iniziati: e ciò perchè sono sorte alcune difficoltà nella stipula della convenzione con la Società concessionaria.

Le seguenti linee, per essere completate, richiedono altro stanziamento:

Ferrovia Trento - Malè (compreso il materiale rotabile)	mil. 2.000
Ferrovia Circumflegrea (compreso il materiale rotabile)	» 6.000
Ferrovia Bari - Barletta (compreso il materiale rotabile)	» 2.600
Ferrovia Alcantara - Ran- dazzo (compreso il mate- riale rotabile)	» 108

sommario mil. 10.708

Sappiamo che si stanno predisponendo appositi disegni di legge per provvedere allo stanziamento suppletivo.

Ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo

Sulla ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo, in concessione alla Società romana per le ferrovie del Nord, è in corso di completamento il raddoppio del binario tra Roma Piazzale Flaminio e Bivio « La Celsa », con diramazione a doppio binario per il Nuovo Cimitero di Roma.

Il raddoppio e la diramazione di cui innanzi fanno parte dei lavori iniziati nell'ottobre 1946 per lenire la disoccupazione operaia nella Capitale.

I fondi necessari, per il finanziamento dei lavori di cui sopra, sono stanziati con i seguenti provvedimenti legislativi:

Decreto legislativo del Capo provviso- rio dello Stato nu- mero 1597 del 26 novembre 1947 . . .	L. 1.330.000.000
Legge 11 aprile 1950, n. 226	» 163.000.000
Legge 21 novembre 1950, n. 1007	» 1.300.000.000
in totale	L. 2.793.000.000

La somma predetta è destinata a coprire il costo totale dei lavori e l'ammontare della revisione dei prezzi in dipendenza delle variazioni di mercato durante lo svolgimento dei lavori medesimi.

I lavori di raddoppio del binario, l'armamento, la elettrificazione, l'impianto telefonico, le fermate di Piazza Euclide e Tor di Quinto e le deviazioni di pubblici servizi, rinforzo, fabbricati ed opere varie sono stati eseguiti nella loro totalità, ad eccezione di pochissime opere di completamento della sede la cui esecuzione è subordinata alla costruzione del fabbricato viaggiatori della stazione Nuovo Cimitero.

La tratta, compresa tra la stazione di Roma Piazzale Flaminio e Bivio « La Celsa », è stata aperta all'esercizio dal 24 febbraio 1957.

La Società concessionaria — nel trasmettere il progetto relativo alle opere di completamento di cui innanzi — ha peraltro incluso altre opere non comprese nel finanziamento di lire 2.793.000.000 e precisamente:

1) un terzo binario per l'ampiamiento della stazione capolinea di Piazzale Flaminio;

2) il prolungamento del secondo binario dal Bivio « La Celsa » a Prima Porta « La Giustiniana »;

3) le pensiline ed i sottopassaggi per le stazioni e fermate che ne hanno necessità;

4) i sottopassaggi ed i cavalcavia per la soppressione dei passaggi a livello;

5) l'ampiamiento della stazione di Tor di Quinto.

La concessionaria prevede una spesa complessiva di lire 1.550.000.000 per cui risulterebbe necessario — qualora si volesse eseguire le dette opere — un maggior finanziamento di lire 1.102.500.000, che è costituito dalla differenza tra lire 1.550.000.000 e lire 447.500.000, rimanenza sui fondi già stanziati.

Metropolitana di Roma

Dopo l'apertura all'esercizio del tronco Termini-E.U.R. della ferrovia Metropolitana di Roma (che ebbe luogo il 10 febbraio 1955) si è proceduto allo studio del tronco Termini-Piazzale Flaminio con prolungamento al Ferro Italo. Nonostante, però, che l'Amministrazione abbia presentato apposito disegno di legge — ai sensi del regio decreto-legge 10 luglio 1925, n. 1306 il quale prevede che la concessione di linee metropolitane per la città di Roma sia riservata al Governo — nessun provvedimento è stato preso al riguardo: e ciò perchè il Ministero del tesoro non ha dato ancora il suo assentimento per lo stanziamento dei fondi necessari (sovvenzione di lire 1.500 milioni per 35 anni).

Nel frattempo la S.T.E.F.E.R. invoca la realizzazione di due tronchi di metropolitana: l'uno Termini-San Giovanni-Osteria del Curato - Ciampino e l'altro Termini - Torre Nova sulla Casilina, quest'ultimo da realizzarsi in un secondo tempo.

Tuttavia, sempre per la impossibilità di ottenere i necessari finanziamenti del Tesoro, il completamento della Metropolitana di Roma non può essere realizzato sia pure gradualmente mentre esso si impone con urgenza date le difficoltà sempre crescenti della circolazione urbana della Capitale.

Metropolitana di Milano

I lavori della metropolitana di Milano — che peraltro non hanno riflessi sul bilancio dello Stato provvedendovi con finanziamento autonomo la Società M.M. (Metropolitana Milanese) — procedono invece regolarmente: è quindi prevedibile che la prima linea Villa S. Giovanni - Piazzale Loreto - Piazza del Duomo entrerà in esercizio entro l'anno 1960.

C) LAVORI IN PROGRAMMA

È noto che, da tempo, dalle popolazioni e delle Autorità interessate vengono sollecitate le seguenti opere per le quali si prevedono le spese segnate a fianco di ciascuna opera:

a) Sistemazione delle linee suburbane di Roma ml.	14.000
b) Sistemazione delle linee suburbane di Torino, Milano, Firenze, Napoli .	8.000
c) Costruzione del tronco di ferrovia Regalbuto-Nicosia in Sicilia	10.500
d) Costruzione del tronco S. Giovanni in Fiore-Petilia Policastro della rete Calabro Lucana	10.000
e) Prolungamento da Randazzo a Carcaci della ferrovia Alcantara-Randazzo	10.000
f) Sistemazione definitiva ed ammodernamento della ferrovia Circumetnea	1.500
	<hr/>
	54.000
	<hr/> <hr/>

Le opere di cui ai punti a) b) e c) risultano comprese tra quelle previste nello schema Vanoni.

D) AMMODERNAMENTO

I fondi stanziati per la concessione di contributi, necessari per l'ammmodernamento di ferrovie e altre linee di trasporto in concessione in base alla legge 2 agosto 1952 numero 1221, sono stati impegnati.

Il Ministero ha richiesto un ulteriore stanziamento di 6 miliardi per poter procedere all'ammmodernamento delle altre linee che non hanno ancora potuto usufruire dei benefici della legge su richiamata.

Sappiamo che — in attesa che detto stanziamento possa essere concesso — la Commissione prevista dall'articolo 10 della legge suddetta ha proseguito i suoi lavori esaminando i piani di ammodernamento di altre ferrovie e tramvie e cioè:

1) è stato espresso il parere favorevole alla sostituzione integrale (mediante autoservizi di linee tramviarie, gestite dalla Amministrazione provinciale di Bologna) della linea Bologna-Cento e della Bologna-Malalbergo. Tale sostituzione, non avendo bisogno di contributi, è stata attuata;

2) per la ferrovia Canavesana (Torino-Pont Canavese-Castellamonte) è stato espresso parere favorevole per l'ammmodernamento e la motorizzazione con una spesa di lire 1.001.977.000 e un contributo di lire 500 milioni e 988.000;

3) è stato esaminato anche un secondo gruppo di lavori necessari per il completo ammodernamento delle tramvie extraurbane di Cagliari, lavori che comprendono tra l'altro la costruzione di una filovia diretta tra Cagliari e i Paesi di Quartu S. Elena, Quartucciu e Selargius;

4) è stato, inoltre, riesaminato il piano di ammodernamento della ferrovia Sondrio-Tirano (ferrovia di interesse nazionale) tenendo conto delle nuove esigenze create dopo il primo esame effettuato nel 1955);

5) È stato, infine, approvato in linea tecnica, senza perciò impegno per la concessione di contributo, una prima parte del progetto di ammodernamento delle linee tramviarie Milano-Vimercate e Milano-Casano d'Adda.

I lavori per i progetti suddetti, importano una spesa complessiva di lire 32 miliardi e 440.393.000 con un contributo dello Stato di lire 20.854.199.000 superando perciò di lire 2.854.199.000 lo stanziamento disponibile in base alla legge 2 agosto 1952, numero 1221. Detto maggior contributo dovrebbe far carico sul richiesto stanziamento di 10 miliardi.

Nel decorso anno finanziario furono approvate le leggi relative alle ferrovie Parma-Suzzara e Suzzara-Ferrara (legge 7 marzo 1958, n. 237) Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga (legge 21 marzo 1958, n. 366). Le leggi in parola furono necessarie per consentire sovvenzioni superiori a quelle ammesse dalla legge 1221.

Nel mese di maggio corrente anno è stato inaugurato il nuovo servizio ammodernato sulle linee della Sardegna: Sassari-Alghero-Macomer-Nuoro e Cagliari-Senorbì.

Nei progetti di ammodernamento, la protezione dei passaggi a livello è stata assicurata mediante chiusura con sbarre o segnalazioni luminose e acustiche, in ogni caso con ripetitori lungo la linea in modo che dal treno si possa esser sicuri dell'avvenuto azionamento della protezione ed, eventualmente, arrestare il convoglio in caso di mancata protezione del passaggio a livello stesso. È stato inoltre disposto che venga data a dette protezioni la precedenza su tutti gli altri lavori.

L'applicazione della lettera c), dell'articolo 1 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, per la sostituzione di ferrotramvie con autoservizi, è stata fatta con criteri prudenziali apprezzabili. Generalmente la sostituzione avviene più facilmente per le tramvie, che sono molto lente e creano grave intralcio alla circolazione e quindi sono meno rimpianse dalle popolazioni. Fra le tramvie che potranno tra breve essere sostituite figurano, in particolare, le tramvie Provinciali di Napoli per le quali c'è già stato un voto favorevole alla sostituzione.

Per le ferrovie, invece, la sostituzione trova sempre una forte opposizione, evidentemente provocata dalle categorie interessate, anche nei casi in cui la dannosità economica e la inutilità sociale sono evidenti.

E) PROVVEDIMENTI INERENTI L'ESERCIZIO DI FERROVIE E TRAMVIE

Passaggi a livello sulle ferrovie concesse.

Siamo lieti di informare il Senato che la opera — iniziata, lo scorso anno, di rilevamento del numero e delle caratteristiche dei passaggi a livello interessanti le linee di trasporto su rotaia esercitato in regime di concessione — è stata ultimata. Dobbiamo anche informare gli onorevoli colleghi che sono state impartite istruzioni per la sistemazione dei passaggi stessi, in relazione alle mutate condizioni del volume del traffico stradale e della aumentata velocità dei treni in seguito alla attuazione del piano di ammodernamento.

Da un primo esame delle notizie pervenute all'Ispettorato generale M.C.T.C., si è rilevato che, sulle ferrovie concesse, si trovano n. 5526 attraversamenti stradali (di cui 246 di strade statali, in gran parte nell'Italia meridionale ed insulare). Di essi il 36 per cento è protetto con chiusure consistenti in cancelli o sbarre o semplici catene; 60 sono già muniti di protezioni automatiche; altri 250 attraversamenti su linee in fase di ammodernamento verranno al più presto muniti di protezione automatica in modo da ridurre il tempo di chiusura dei passaggi a livello e rendere più agevole la circolazione stradale.

F) TARIFFE E CONDIZIONI DI TRASPORTO

L'Ispettorato generale M.C.T.C. ha ritenuto necessario autorizzare le aziende — esercenti i pubblici servizi di trasporto in concessione — di arrotondare il prezzo di ciascun biglietto di corsa semplice, di andata e ritorno, di abbonamenti per fare fronte agli aumenti dei materiali e della mano di opera. È opportuno tener presente che la base media tariffaria sulle autolinee continua ad aggirarsi sulle lire 7 a viaggio come per il passato.

L'aumento suddetto — praticato in applicazione del disegno di legge 26 giugno

1956, n. 582 — è giustificato anche dalle seguenti finalità:

a) assicurare l'autonomia economica agli autoservizi di linea;

b) contenere in limiti più ridotti i sussidi integrativi di esercizio, erogati dallo Stato alle linee ferrotramviarie e di navigazione interna non ancora ammodernate o con sovvenzione di esercizio non rivalutata.

Le variazioni tariffarie di cui sopra sono attuate dagli Ispettorati compartimentali per lo snellimento delle pratiche burocratiche e per un intervento tempestivo dell'autorità amministrativa in un settore così delicato quale è quello delle tariffe.

Altra attività, meritevole di apprezzamento, è stata quella del coordinamento delle tariffe delle linee di trasporto sia su strada che su impianti fissi.

Il Ministero, quando le circostanze lo hanno reso possibile, si è avvalso — allo scopo anzidetto — delle facoltà attribuite dal decreto-legge 10 aprile 1948, n. 539. Così pure ha cercato di coordinare — nel settore merci — le tariffe delle Ferrovie concesse con quelle delle Ferrovie dello Stato.

Sappiamo, infine, che è allo studio la possibilità di tassare i trasporti dei prodotti carbossiderurgici della C.E.C.A. — effettuati sulle Ferrovie in concessione — con le stesse tariffe adottate dalle Ferrovie dello Stato.

CAPITOLO 6°. — TRASPORTI SU STRADA ORDINARIA E MOTORIZZAZIONE

Autoservizi di linea per trasporto viaggiatori

La rete degli autoservizi di linea per il trasporto dei viaggiatori ha avuto una ripresa imponente e superiore ad ogni aspettativa, tanto che già nel 1949 — e cioè a pochi anni dalla fine della guerra — le autolinee extraurbane avevano raggiunto il numero di 5.404 unità per un totale di 293.415 Km. di lunghezza. Nè tale sviluppo ha avuto soste perchè i trasporti collettivi su strada sono strettamente legati alla meravigliosa ripresa di tutte le attività economiche nazionali.

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

La rete delle autolinee è rappresentata — nel momento attuale — dalle seguenti cifre:

Numero autolinee extraurbane	9.896
Km/rete	563.320
Ditte esercenti	1.628
Autobus impiegati	15.600
Viaggiatori trasportati	346.321.400
Autobus/Km	694.827.000
Viaggiatori/Km	14.827.321.000

Per avere il quadro completo delle autolinee bisogna aggiungere ai dati precedenti: 1.274 autolinee urbane e 112 servizi internazionali. Questi ultimi servono correnti di traffico a carattere permanente da e per la Francia, la Svizzera, l'Austria e la Jugoslavia.

L'Amministrazione ha curato particolarmente il potenziamento e perfezionamento dei servizi di gran turismo nazionali ed internazionali per far fronte alle sempre crescenti esigenze del movimento turistico. Ed è opportuno mettere in evidenza che l'afflusso degli stranieri in Italia ha raggiunto nel 1957 la cifra di oltre 14 milioni di unità.

È merito dell'Ispettorato Generale M.C. T.C. di avere:

a) ripristinate, fin dal 1958, le annuali Conferenze nazionali per le autolinee di Gran Turismo. È a nostra conoscenza che nel corrente mese di ottobre la Conferenza avrà luogo in Sorrento. Tali conferenze — consentendo la libera e democratica discussione delle Imprese concessionarie, degli enti e delle amministrazioni interessate allo sviluppo dei trasporti su strada — sono andate sempre più qualificandosi come una importante assise nazionale per l'esame dei problemi relativi ai trasporti collettivi;

b) ripristinate le annuali conferenze internazionali con le Nazioni confinanti: ciò per riattivare ed incrementare i servizi automobilistici internazionali;

c) seguito e stimolato il progresso tecnico degli automezzi i quali hanno raggiunto tale conforto ed eleganza da assicurare al nostro Paese una posizione di meritata preminenza.

Tale imponente sviluppo dei servizi automobilistici di linea ha naturalmente determinato molti gravosi problemi per l'Amministrazione in relazione sia alla opportunità di vigilare costantemente sull'aderenza del sistema alle esigenze di pubblico interesse sia alla necessità di attuare un razionale coordinamento dei servizi di trasporto su strada con gli altri sistemi di servizi ad impianti fissi.

Il problema del coordinamento, pur non potendosi considerare risolto, è stato tuttavia avviato a soluzione negli ultimi anni, specie a seguito dell'accordo raggiunto tra l'Amministrazione delle ferrovie dello stato e l'Associazione dei concessionari di autolinee.

L'incremento notevole della rete delle autolinee in questi ultimi anni costituisce ovviamente un aspetto del fenomeno generale del fortissimo sviluppo della circolazione su strada.

Tale fenomeno, come è noto, ha avuto la dolorosa conseguenza di un aumento notevole degli incidenti stradali. Tuttavia è confortante constatare come, per quanto riguarda le autolinee, il numero degli incidenti verificatisi sia notevolmente basso in considerazione della grande massa degli autobus in circolazione.

Infatti gli incidenti accorsi agli autobus di linea nel 1957 sono stati complessivamente 423 con 372 feriti e 12 deceduti; 28 feriti e un deceduto si sono avuti tra il personale viaggiante.

Con l'entrata in vigore del decreto presidenziale 28 giugno 1955, n. 771, è stato attuato un ampio decentramento per tutti i servizi dell'Ispettorato Generale M.C. e T.C.

Per quanto riguarda le concessioni di autolinee è stato attuato un decentramento autarchico ai Comuni, per gli autoservizi di linea a carattere comunale, ed un decentramento amministrativo agli Ispettorati Compartimentali M.C.T.C. per le autolinee a carattere provinciale. È rimasta ferma la competenza del Ministero per le autolinee interprovinciali oltre che per quelle di gran turismo, internazionali o comunque sovvenzionate dallo Stato.

Al Ministero dei trasporti è stato inoltre conservato il compito della vigilanza su tutte le autolinee e quello di impartire le direttive per l'esercizio delle funzioni decentrate da parte dei Comuni. Ciò trova la sua ragion d'essere nella necessità di attuare principi e procedure uniformi su tutto il territorio nazionale.

Poichè la disciplina dell'istituto della concessione si è rivelato in questi ultimi anni non più attuale, da parte del Ministero dei trasporti è stato predisposto uno schema di provvedimento legislativo inteso a dare un nuovo assetto a tutta la materia tenendo conto anche delle norme sul decentramento.

Tale provvedimento tende tra l'altro ad accentuare i poteri di intervento dell'Amministrazione, dando a quest'ultima i mezzi finanziari occorrenti per promuovere l'attivazione e garantire la prosecuzione delle linee a scarso traffico riconosciute di pubblica necessità.

Bisogna infatti rilevare che le linee automobilistiche sono attualmente gestite quasi tutte in concessione provvisoria senza sovvenzione statale. E ciò in quanto i limiti massimi di sovvenzione annua (lire 600 e lire 800 per Km di lunghezza di linea) previsti dalla legge del 1939 sono assolutamente inadonei a colmare gli sbilanci di esercizi passivi.

Pertanto per promuovere lo sviluppo delle autolinee nelle zone economicamente disagiate e per servire sempre più e meglio le autolinee anche a scopi sociali con trasporto a basso costo delle classi meno abbienti, si renderà indispensabile l'intervento finanziario dello Stato con sovvenzioni adeguatamente rivalutate. Naturalmente per evitare eccessivi aggravii di bilancio si dovrà garantire che le sovvenzioni siano erogate nei casi e nei limiti riconosciuti strettamente indispensabili attraverso una rigorosa procedura istruttoria. Per tale scopo si è previsto nel nuovo schema di legge che le concessioni definitive sovvenzionate siano poste in essere dopo aver sentito il parere di apposito Comitato cui partecipino anche rappresentanti del Ministero del tesoro.

Per meglio garantire la prima attuazione della legge, l'articolo 61 del suddetto disegno

di legge prevede, per la erogazione delle sovvenzioni, un onere di lire 75 milioni da iscriversi nello stato di previsione del Ministero del tesoro.

Per quanto riguarda il futuro è da prevedere che le autolinee subiranno un ulteriore incremento in relazione ad un sempre maggior frazionamento dei bisogni collettivi con particolare riguardo alle esigenze di carattere sociale e turistico.

Possiamo, fin da ora, comunicare che la Amministrazione dei Trasporti — allo scopo di garantire la costante aderenza della rete dei servizi ai bisogni della collettività — accentuerà i suoi poteri di intervento: e ciò assicurerà una sempre più rigorosa disciplina del settore dei trasporti di persone, che tanta importanza hanno assunta nella economia nazionale.

AUTOTRASPORTI MERCI

Nel quadro dell'autotrasporto merci crediamo opportuno mettere in evidenza l'importanza del compito di disciplinamento di un settore di trasporto che interessa oggi circa mezzo milione di veicoli nazionali adibiti al trasporto merci in conto proprio o in conto terzi.

Malgrado gli adattamenti fatti nella applicazione della legge n. 1349 del 1935 questa si è dimostrata non più rispondente alle mutate esigenze del trasporto su strada.

L'Amministrazione frattanto, in pendenza della riforma di detta legge, ha provveduto alla emanazione di taluni provvedimenti diretti a sanare particolari situazioni (revisione delle autorizzazioni in conto terzi, istituzione del registro degli autotrasportatori professionali, documento di accompagnamento delle cose nei trasporti in conto proprio).

Nei trasporti internazionali sappiamo che sono stati conclusi accordi con la Svizzera, Francia, Olanda, Svezia, Germania, Belgio apportando una specifica competenza nella rilevazione statistica dei traffici e nelle negoziazioni.

Non è stato finora possibile concluderli con altri Stati attesi i gravi oneri fiscali che

colpiscono i nostri autotrasportatori in tali Paesi; ma noi formuliamo voti che la opportuna iniziativa — che fa onore a quella Amministrazione — sia realizzata al più presto anche con tutti gli altri Paesi d'Europa.

In tale settore è necessaria l'emanazione di una legge — ci è stata data assicurazione che l'Amministrazione ha già predisposto e sottoposto al parere dei Ministeri interessati un apposito schema di provvedimento — che permetta di equilibrare gli oneri fiscali (tasse di circolazione e tasse di trasporto) gravanti sui trasportatori italiani e su quelli stranieri laddove gli oneri medesimi risultassero per il trasportatore straniero in Italia nettamente inferiori a quelli che il trasportatore italiano è obbligato a pagare nel paese estero.

CAPITOLO 7°. — MOTORIZZAZIONE E CODICE DELLA STRADA

L'attività dell'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile nel campo normativo — inteso a migliorare la tecnica automobilistica, attraverso studi e sperimentazioni compiute dagli Uffici centrali e dai Reparti e Centri sperimentali che hanno sede a Torino, Milano, Bologna, Roma e Napoli — deve essere ora potenziata e condotta con mezzi straordinari per far fronte alle nuove esigenze poste dall'emanando Codice della strada.

Infatti occorre emanare norme aggiornate per gli apparecchi di illuminazione e di segnalazione, per gli avvisatori acustici, per i sistemi di frenatura degli autoveicoli, per il silenziamento dei motori degli autoveicoli, per la taratura assoluta dei fonometri e per la ricerca sulle tensioni elettriche a bordo degli autoveicoli. L'attività attuale, che è condotta con modesta attrezzatura in conseguenza di insufficienti dotazioni, deve essere potenziata al più presto non soltanto per la fase costruttiva degli autoveicoli e loro accessori ma per la parte straordinaria prevista dal nuovo Codice.

È necessario che la intensificazione sia non solo quantitativa ma anche qualitativa della attività più nota e tipica dell'Ispettorato

della Motorizzazione: quella, che si esplica nelle funzioni di istituto costituenti le premesse fondamentali per una circolazione automobilistica regolare e sicura, e cioè:

a) la omologazione dei veicoli e approvazioni di apparecchiature e dispositivi;

b) l'accertamento delle condizioni di idoneità per la circolazione degli autoveicoli e determinazione della potenza dei motori e della portata degli autoveicoli per il rilascio dei documenti di circolazione;

c) le visite annuali di revisione e di controllo sulla efficienza delle principali categorie di veicoli industriali;

d) l'inquadramento delle norme regolamentari della vasta ed utile attività delle scuole di guida, sulle quali si effettua anche una efficace vigilanza;

e) gli esami dei conducenti per il rilascio dei certificati di idoneità a condurre autoveicoli.

Il nuovo Codice della strada — dettando norme diverse dalle precedenti perchè conformi alle nuove esigenze della intensa motorizzazione — dovrà imporre un attento, costante, accurato intervento dell'Amministrazione per la pronta interpretazione di norme atte a risolvere gli inevitabili quesiti che sorgeranno con la prima applicazione della nuova legge. Questo lavoro giuridico di rilevante importanza si aggiungerà al diuturno lavoro che quei solerti funzionari svolgono per disciplinare il ritiro delle patenti ai contravventori delle norme di circolazione, al rilascio di patenti speciali per mutilati, al disciplinamento dei servizi pubblici di piazza e di noleggio da rimessa, alla definizione dei limiti di velocità e alla determinazione dei regolamenti comunali.

La particolare attività nel campo della motorizzazione agricola, svolta nella omologazione delle trattrici e dei rimorchi agricoli, e la approvazione delle macchine operatrici agricole hanno notevolmente contribuito alla moralizzazione del mercato delle macchine agricole oltre che a migliorare i requisiti tecnici delle macchine con particolare riguardo alla sicurezza della circolazione stradale.

Anche questa attività deve essere notevolmente sviluppata perchè con il nuovo Codice l'intervento della competente Amministrazione dovrà estendersi ad un complesso di macchine che, come quelle agricole, circolano occasionalmente su strada.

Attività incessante e razionale è quella che è attuata e che dovrà essere sempre più perfezionata per migliorare la regolamentazione ed il controllo del traffico. Le attrezzature esistenti dovranno adeguarsi per i rilevamenti del traffico e per l'analisi tecnica degli incidenti stradali.

È necessario che una azione parallela venga svolta presso i grandi Comuni per l'aggiornamento dei regolamenti comunali ai moderni concetti della tecnica del traffico; per la creazione di Ripartizioni comunali aventi il compito di organizzare il traffico cittadino; per la istituzione di corsi di specializzazione per squadre di vigili urbani da adibire esclusivamente al traffico.

La propaganda per una migliore educazione degli utenti della strada, per risultare efficace, deve essere proseguita ed intensificata. Noi riteniamo che sia necessario attuare un vasto programma di diffusione a mezzo della stampa, del cinema, della radio, della televisione, chiamando a collaborarvi anche eminenti psicologi ed educatori religiosi e civili.

CAPITOLO 8° — TRASPORTI A FUNE

L'attività dell'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione si esplica, nel settore dei trasporti a fune, attraverso l'approvazione dei progetti di nuovi impianti e il controllo dello esercizio di quelli già regolarmente autorizzati. Attualmente sono in servizio 45 funivie del tipo classico, 126 seggiovie e 8 monofuni o bifuni di tipo speciale (agganciamento automatico, a cabinette ecc.). Un esame comparativo dei corrispondenti impianti in servizio nel 1948 e nel 1953 può dare idea dell'entità dello sviluppo assunto del settore dei trasporti a fune. Nelle indicate annate erano in servizio rispettivamente 21 e 26 funivie del tipo classico; 10

e 87 seggiovie. L'Italia ha, pertanto, il primato, in campo europeo, del maggior numero di impianti a fune in servizio per trasporto di persone.

La necessità di seguire la evoluzione dei suindicati mezzi di trasporto, e in particolare quella delle seggiovie, apparve per la prima volta dopo l'ultimo conflitto. L'Amministrazione competente — tenutasi sempre al corrente di ciò che viene attuato all'estero — ha disciplinato con nuove norme la regolamentazione per la costruzione e l'esercizio di tali impianti. Norme provvisorie per le seggiovie furono emanate nel 1947. Una seconda regolamentazione, del tutto innovativa rispetto alla precedente, è stata fatta nel 1952. Una terza regolamentazione — comprendente sia le seggiovie che le funivie (regolate ancora da disposizioni del 1937) — è stata fatta nel 1957 e nel 1958 rispettivamente con il decreto del Presidente della Repubblica 18 ottobre 1957, n. 1367 e con i decreti ministeriali 19 febbraio 1958, n. 341 e n. 342.

L'adeguamento delle norme (spesso reso difficile dalla delicatezza della materia per le imprecise esigenze della sicurezza del trasporto talvolta in contrasto con la naturale tendenza all'economicità degli impianti) ha richiesto che si facesse ricorso anche alla esperienza di competenti. Perciò la necessità da parte dei competenti uffici del Ministero di interpellare sulla materia valorosi tecnici, progettisti, costruttori ed esercenti, sia italiani che stranieri, e di condurre direttamente studi a carattere sperimentale e quindi confermati da prove di laboratorio.

Inoltre l'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione ha promosso, nel 1948 e nel 1952, due Convegni nazionali e, nel 1957, il 1° Congresso internazionale dei trasporti a fune. Da tali riunioni, la cui importanza è stata sottolineata dalla notevole affluenza di tecnici e dalla partecipazione di autorità altamente qualificate, sono emersi i notevoli vantaggi nei riguardi del progresso della tecnica funiviaria, sia in rapporto alla sicurezza che in relazione all'economia di costruzione e di esercizio.

Le esperienze dirette trovano sviluppo presso il Centro sperimentale impianti e fune — sorto grazie all'intervento dello Stato, che ha stanziato nel 1952 la somma di lire 147.000.000 — attualmente già in attività per quanto concerne il laboratorio, mentre è in corso di progettazione la costruzione di piccoli impianti sperimentali. Trattasi di un complesso unico in Europa, attrezzato con macchine moderne.

Tutto ciò va a lode dell'Ispettorato Generale soprattutto perchè le accresciute esigenze sociali di determinati strati di popolazione, congiunte ai provvedimenti governativi intesi a sollevare le condizioni di vita nelle aree montane depresse, fanno prevedere un ulteriore notevole sviluppo degli impianti a fune.

CAPITOLO 9°. — NAVIGAZIONE INTERNA

I trasporti di persona e di merci con navi sulla rete idroviaria costituiscono un fenomeno della vita economica nazionale di non trascurabile importanza che, dopo la lusinghiera ripresa verificatasi in questi ultimi anni, ha su di sè richiamato l'attenzione non solo di organismi pubblici o di enti ed operatori interessati ma anche di tutti i cittadini. Lo attestano il successo dei numerosi congressi tenutisi in materia di navigazione, l'interesse che al fenomeno sta dando la stampa ed il fervore di iniziative intese a preferire, perchè più economica, la via d'acqua per il trasporto di determinate merci di massa.

La navigazione interna presenta un duplice ordine di problemi a seconda che la si riguardi come trasporto di persone ovvero come trasporto di merci. I trasporti della prima categoria si svolgono sui grandi laghi, in regioni cioè aperte alle grandi correnti turistiche; quelle della seconda categoria servono invece ai traffici silenziosi sulle vie capillari costituite dal fiume Po e dai suoi affluenti nonchè dalla vasta rete di canali che dalla regione emiliana si estendono attraverso la zona lagunare veneta fino quasi a Trieste.

Le vie navigabili costituite dai fiumi, canali e lagune sono lunghe oltre 2.200 chilo-

metri. Sui laghi vi sono servizi pubblici di linea per circa 400 chilometri.

La flotta — non tenendo conto del numerosissimo naviglio minore — raggiunge la cifra di 1.800 unità, per un complesso di oltre 13.000 tonnellate per soli trasporti merci.

Il volume del traffico si aggira intorno ai due milioni e mezzo di tonnellate di merci trasportate ed è in costante incremento.

Nuovi servizi organizzati secondo una moderna concezione tecnica del trasporto si stanno affermando sul Po: essi trasportano notevole quantità di carburante da Venezia a Mantova e a Cremona.

È nostro avviso che occorra incoraggiare e sostenere le iniziative intese a riportare ai suoi naturali traffici la navigazione interna, poichè ad essa sono legate la vita e l'operosità di una larga manovalanza, di equipaggi, aziende, cantieri e cooperative interessate.

L'esame dei dati, che si riferiscono a questo settore, comporta che la navigazione interna merita un più attento interessamento da parte dello Stato.

Allo scopo di rendere l'iniziativa privata più economica e più moderna, il Governo ha presentato uno schema di legge che, già esaminato dalle Commissioni parlamentari competenti, non fu approvato dalle Camere prima della fine della legislatura.

In tale schema di provvedimento legislativo sono previsti interventi dello Stato sotto forma di contributi agli interessi sui mutui da contrarsi per nuove costruzioni navali e per la motorizzazione di naviglio nuovo o già in esercizio; la corresponsione di un premio di percorrenza per tonn/km. per il trasporto di merci; contributi per la costruzione di locali di deposito nelle zone portuali o per l'istallazione in dette zone di impianti ed attrezzature per il maneggio delle merci: tutto ciò in conformità di quanto disposto per le nuove costruzioni navali.

Il provvedimento legislativo suaccennato, se tende soprattutto a creare i presupposti per lo sviluppo dei traffici su basi più moderne e razionali, deve essere accompagnato anche da una politica di potenziamento del complesso idroviario italiano, che deve attuarsi con la estensione della rete (in cui sia previsto il collegamento del lago Mag-

giore con Venezia attraverso un canale dal predetto lago a Milano) e la costruzione di un canale per natanti di almeno 600 tonn. da Milano a Cremona secondo i progetti già in fase di avanzato studio all'esame di apposite Commissioni delle quali fanno parte i rappresentanti delle competenti Amministrazioni dello Stato.

Il potenziamento della rete idroviaria rientra nella competenza del Ministero dei Lavori Pubblici al quale, peraltro, deve darsi atto dell'interessamento sempre posto ai vari problemi della navigazione interna e della fattiva collaborazione sempre in proposito prestata, anche per la predisposizione dei programmi concreti di opere, graduati in relazione all'importanza del traffico e alle necessità delle vie d'acqua.

CAPITOLO 10°. — TRATTAMENTO GIURIDICO, ECONOMICO, PREVIDENZIALE ED ASSISTENZIALE DEL PERSONALE DEI PUBBLICI TRASPORTI IN CONCESSIONE

Per l'attuazione dei compiti istituzionali — che si riferiscono alla vigilanza sul trattamento giuridico, economico, previdenziale ed assistenziale del personale dei pubblici trasporti in concessione — sono attualmente allo studio presso il competente Ministero importanti problemi riguardanti il predetto personale: alcuni dei problemi sono diventati provvedimenti legislativi, recentemente entrati in vigore.

Tra questi ultimi merita di essere in primo luogo menzionata la legge 14 febbraio 1958, n. 138, che detta disposizioni sull'orario di lavoro del personale addetto alle autolinee extraurbane. Tale legge, che regola per la prima volta ed in maniera completa la materia, in sede di prima attuazione ha dato luogo a numerosi quesiti, sia da parte delle organizzazioni sindacali che dalle aziende, specie in ordine ai criteri interpretativi per la compilazione dei turni di lavoro e per l'effettuazione del lavoro straordinario.

A tale scopo il Ministero ha provveduto ad emanare apposite istruzioni di massima.

Sempre nel campo di applicazione di recenti disposizioni legislative, deve ricordar-

si la legge 17 febbraio 1958, n. 140, relativa ai riscatti previdenziali per i dipendenti delle autolinee ed alla concessione di un assegno « *una tantum* » ai titolari di pensione.

Trattasi di provvedimento, da tempo atteso dai lavoratori degli autoservizi in concessione, con il quale a tale personale è stato consentito di ottenere il riconoscimento, ai fini previdenziali, del servizio prestato anteriormente al primo luglio 1953 (data di iscrizione al Fondo di previdenza per gli addetti ai pubblici trasporti), mediante la utilizzazione dei contributi già versati all'assicurazione obbligatoria per l'invalidità. E ciò analogamente a quanto è stato praticato nei confronti del personale ferrotramviario, con la precedente legge 14 maggio 1949, n. 269.

Nello stesso settore previdenziale, è stato emanato il decreto del Presidente della Repubblica 27 novembre 1957, n. 1403. Con lo stesso — in applicazione dell'articolo 20 della legge 28 dicembre 1952, n. 4435 — è stato disposto l'aumento del 12 per cento delle pensioni a carico del Fondo predetto, in godimento al 31 dicembre 1957. Il provvedimento, che è stato accolto con vivo compiacimento da parte dei lavoratori, riveste particolare importanza, oltre che per la provvidenza immediata con esso disposta anche per il fatto che per la prima volta nel settore previdenziale è stato attuato il principio di massima, in base al quale la misura della pensione è stabilita in rapporto alle variazioni che la retribuzione subisce, in conseguenza degli aumenti o delle diminuzioni del costo della vita.

È opportuno fare noto ancora che l'Amministrazione competente è da tempo investita della questione relativa alla regolamentazione delle condizioni di esercizio delle assuntorie ferrotramviarie.

Essendosi infatti riconosciuta la necessità di determinare in maniera uniforme sia i servizi aziendali che possono essere disimpegnati con assuntorie sia i compiti da affidare agli assuntori e di stabilire in conseguenza le condizioni di lavoro degli interessati, tanto per la parte economica quanto per quella assistenziale e previdenziale, quel Ministero a suo tempo predispose apposito di-

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

segno di legge, a conclusione dei lavori svolti da una Commissione interministeriale di studio.

Senonchè, durante la passata legislatura, non fu possibile perfezionare il provvedimento in parola. Pertanto — permanendo le condizioni di disagio della categoria — urge una definizione della questione, affinché le nuove norme diventino al più presto operanti.

L'Ispettorato Generale ha anche affrontato il problema dei requisiti fisici che devono possedere gli agenti da adibire a mansioni interessanti il movimento e la sicurezza dell'esercizio, sia sugli impianti fissi che sulle autolinee.

La materia, che per il passato risultava disciplinata in maniera frammentaria e con criteri diversi presso le varie aziende, è stata organicamente regolamentata con dettagliate disposizioni alle società interessate.

Da tale regolamentazione, disposta principalmente nell'interesse del servizio, trarranno indubbi vantaggi sia le aziende che i lavoratori, che in tal modo saranno sottoposti ad eguali accertamenti, a seconda delle mansioni cui aspirano.

Sappiamo ancora che i funzionari dello Ispettorato partecipano ai lavori di una Commissione incaricata della rielaborazione delle norme interessanti il trattamento previdenziale degli addetti ai pubblici trasporti.

Trattasi di problema di notevole importanza sia per riordinare le numerose leggi vigenti in materia sia per adeguare le stesse ai principi informativi del nuovo ordinamento generale delle varie forme previdenziali, esistenti nei diversi settori lavorativi.

Crediamo opportuno, infine, accennare alla nota questione del trattamento del personale delle autolinee extraurbane. A tal fine vogliamo ricordare che la Commissione interministeriale di studio per la rielaborazione del trattamento degli addetti ai pubblici trasporti in concessione tentò — all'inizio dello scorso esercizio finanziario — di riprendere i suoi lavori mediante l'esame del noto schema di provvedimento per la ricostituzione della Commissione centrale e di quelle locali di Equo trattamento. Essa, però, non potette tuttavia addivenire a con-

crete soluzioni, stante l'atteggiamento nettamente contrario assunto dalle parti su alcuni argomenti.

D'altro canto, essendo stata la questione trasferita all'esame del Parlamento, a seguito della presentazione alla Camera di un disegno di legge dell'on. Scalia, per la estensione pura e semplice al personale in parola delle norme del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, quell'Amministrazione ritenne opportuno attendere le decisioni che saranno prese dalle Assemblee legislative.

Allo stato, la questione potrebbe anche di nuovo formare oggetto di esame da parte della citata Commissione interministeriale di studio. Sappiamo, però, che sono in corso tra le organizzazioni di categoria le trattative per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro degli addetti alle autolinee: contratto con il quale deve essere disciplinata la parte normativa del rapporto di lavoro e quella che riflette le condizioni economiche.

TITOLO IV

BILANCIO DELL'AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Il bilancio preventivo delle Ferrovie dello Stato (per l'esercizio finanziario 1958-59) si sintetizza nelle seguenti cifre:

Entrate	milioni	370.867
Uscite	»	411.804
Disavanzo	milioni	40.937

Queste le previsioni attuali che — rispetto a quelle dell'esercizio finanziario precedente — presentano una diminuzione di milioni 13.556 per quanto ha riferimento al disavanzo.

Noi non sappiamo se il consuntivo presenterà un peggioramento della situazione contabile. Vogliamo vivamente sperare che ciò non accadrà.

Comunque, anche se un eccessivo ottimismo sia prevalso nella preparazione del bilancio, non per questo ci sentiamo di unire la nostra voce a quella di tanti che — con

troppa frequenza e con poca valutazione obiettiva delle cause remote e prossime — vanno affermando che il disavanzo si sta ormai consolidando nella Amministrazione ferroviaria e minaccia di sovvertirne addirittura la stessa fisionomia.

Abbiamo seguito — con appassionata ma serena attenzione — la polemica accentuata in questi ultimi tempi.

Abbiamo — con il rispetto doveroso sempre da noi professato ad autorevoli parlamentari che per età, cultura, esperienza consideriamo nostri maestri — raccolte le critiche sulle quali ci siamo soffermati attentamente.

Abbiamo letto ciò che l'eminente ed autorevole Senatore Einaudi ha scritto su « Prediche inutili », dispensa quarta, sotto il titolo « Discorso elementare sulle somiglianze e dissomiglianze fra liberalismo e socialismo » ma ci permettiamo di non condividere alcune affermazioni consacrate nel detto articolo, anche perchè mettono in dubbio la veridicità dei dati consacrati nel bilancio.

L'onorevole Senatore Einaudi scrive :

« Se il favore verso le Ferrovie di Stato è scemato negli ultimi tempi, l'occasione del mutamento di opinioni è nota: *il persistente saldo passivo dei conti delle ferrovie statizzate.*

L'esperienza sfortunata si può dire propria di ogni Paese ad eccezione forse delle ferrovie federali svizzere, per le quali si lamenta da molti però l'altezza inusitata delle tariffe.

Quale sia il disavanzo ferroviario italiano è mal noto; lamentando i dirigenti di dover compiere molti servizi gratuitamente o sotto costo per divulgatissimo abuso di concessioni a titolo gratuito a personaggi privilegiati, per trasporti di cose a sotto costo a favore di questa o quella industria o regioni, per obblighi politici di operare linee improduttive; ma si sa che il disavanzo esiste ed è *invincibilmente crescente* e, se appare di non molto inferiore o superiore ai *cento miliardi di lire*, questa è una lustra, perchè nel conto esercizi non figurano interessi ed ammortamento del capitale autentico ed i criteri di calcolare le an-

nualità di ammortamento del capitale vivo sono probabilmente disformi ed inferiori al vero ».

Noi non vogliamo reagire a queste ultime affermazioni anche perchè non abbiamo elementi per controbatterle.

Ci sorprende, però, che dal 1948 ad oggi nessun relatore — nè al Senato nè alla Camera — abbia avvertito le omissioni denunciate dal Senatore Einaudi. Ci limitiamo, perciò, a fare alcune osservazioni in merito al disavanzo :

a) anzitutto diamo atto all'illustre nostro maestro che egli riconosce che « il persistente saldo passivo dei conti delle ferrovie statizzate » si verifica non solo in Italia ma in ogni Paese.

Basta soltanto questo riconoscimento per non attribuire il doloroso fenomeno a cattiva amministrazione degli organi responsabili;

b) secondariamente non dobbiamo trascurare — come, del resto, lo stesso onorevole Einaudi egualmente riconosce — che le tariffe non sono adeguate al costo dei servizi e che — se lo Stato deve colmare il disavanzo che ne consegue — la colpa non può risalire all'Azienda;

c) in terzo luogo non bisogna dimenticare che le ferrovie concesse, *gestite da privati*, hanno egualmente — fatta qualche eccezione — un disavanzo di gestione che — se considerato in relazione alla lunghezza della rete — è eguale a quello delle Ferrovie dello Stato;

d) inoltre occorre tenere presente che le Ferrovie dello Stato assolvono un importante servizio sociale e che, perciò, il disavanzo deve essere valutato senza perdere di vista i benefici indiretti fra i quali non è trascurabile anche quello della ricchezza che si sviluppa in altri settori della economia del nostro Paese;

e) non bisogna, infine, dimenticare che — se è vero che la proporzione del traffico ferroviario è in regresso rispetto alla percentuale dello sviluppo della produzione e tale regresso è dovuto alla sottrazione di parte del traffico dai servizi su strada — *gli inve-*

stimenti su strada, che annualmente tolgono la vita a ben diecimila persone, costituiscono un gravissimo allarme per la tranquillità del Paese. Se si potesse valutare, economicamente, il danno della perdita di diecimila vite umane (senza calcolare ciò che viene corrisposto come premio di assicurazione della vita) la somma relativa non sarebbe inferiore al disavanzo dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato che — grazie a Dio ed alla sua organizzazione — non toglie la vita a così imponente ed impressionante numero di persone.

È questa una considerazione umana e sociale — sulla quale i critici rigorosi non si soffermano — che merita tutta la nostra attenzione.

Naturalmente le nostre osservazioni non ci esonerano dal considerare seriamente il problema in questione ed invocare che il disavanzo sia seriamente e realmente ridotto a limiti di ragione perchè l'Azienda ferroviaria non perda l'utilità e veda crescere intorno a sè la fiducia da cui è stata sempre circondata.

L'aveva avvertito Carlo Cattaneo il quale asserì che — se nelle strade ferrate viene a cadere l'utilità — cade automaticamente il presupposto che giustifica l'esercizio ferroviario.

CAPITOLO 1°. — SITUAZIONE FINANZIARIA DELLE FERROVIE DELLO STATO.

La situazione finanziaria delle Ferrovie si presenta — pur con qualche diverso aspetto in relazione a particolari condizioni geografiche, economiche e politiche — fondamentalmente analoga in quasi tutti i Paesi dell'Europa occidentale.

È per questo che la Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti — C.E.M.T. — ha particolarmente approfondito il problema addivenendo, dopo scrupolosi studi, ad una raccomandazione diretta ai Governi degli Stati membri, nella quale si sottolinea, in particolare la necessità di:

a) valutare separatamente gli oneri extra-aziendali, sopprimendo quelli che sia possibile eliminare e facendo sì che gli altri non siano sopportati dalle Ferrovie ma vengano presi a carico dagli enti che chiedono le prestazioni;

b) ridimensionare e modernizzare tecnicamente le reti, polarizzando gli sforzi sulle direttrici di maggiore traffico;

c) fare gli investimenti necessari, anche se di notevole entità;

d) giungere ad una gestione molto più commerciale delle ferrovie, lasciando a queste, in particolare, una adeguata autonomia ed una ben maggiore libertà tariffaria;

e) porre tutti i mezzi di trasporto su di un piede di eguaglianza per quanto riguarda gli oneri di infrastruttura;

f) favorire gli accordi fra vettori, in quanto possono contribuire alla soluzione del problema;

g) laddove non si possa eliminare la grave distorsione esistente quasi sempre tra tariffe e costi — la quale falsa l'economica scelta del modo di trasporto da parte dell'utente — fare ricorso allo strumento fiscale per correggere tale distorsione soltanto quando non possa essere diversamente eliminata.

La C.E.M.T. ha, in sostanza, considerato che si debba tendere all'equilibrio finanziario delle aziende ferroviarie.

Principi analoghi del resto si trovano nel Trattato di Roma nel quale, all'articolo 77, è ammesso il rimborso alle imprese di talune servitù inerenti alla nozione di servizio pubblico e, all'articolo 78, è stabilito che qualsiasi misura in materia di prezzi e condizioni di trasporto deve tener conto della situazione economica dei vettori.

Infine recentemente il Consiglio d'Europa ha raccomandato alla C.E.M.T. di consacrare uno studio speciale alla gestione delle ferrovie olandesi, che riescono ad ottenere favorevoli risultati di bilancio e che sono quelle le quali maggiormente adottano, nella loro gestione, metodi commerciali.

CAPITOLO 2°. — PROVVEDIMENTI ADOTTATI DA
ALCUNE NAZIONI

La Raccomandazione della C.E.M.T. ha già dato origine ai provvedimenti, che riteniamo opportuno riportare, sia pure in sintesi, nella nostra relazione.

In *Germania*, ad esempio, ogni anno le Ferrovie federali riceveranno un rimborso di 300-350 milioni di marchi per oneri extra-aziendali. Inoltre, tenuto conto del fatto che le ferrovie sopportano la totalità delle spese di infrastruttura, è stato previsto che almeno una parte delle spese imputabili alla costruzione, alla manutenzione e alla sicurezza della strada gravi sui trasporti automobilistici.

In materia di tariffe è in corso lo studio per il loro avvicinamento ai prezzi di costo.

Un « Comitato permanente dei mezzi di trasporto » — del quale fanno parte le ferrovie, i trasportatori su via navigabile e stradali di merci a lunga distanza — è competente sulle questioni tariffarie e della ripartizione del traffico. I risultati sono favorevoli, soprattutto per quanto concerne la comprensione delle reciproche esigenze e lo sviluppo di concezioni comuni.

In *Portogallo* è stato creato un fondo speciale dei trasporti terrestri, alimentato: a) dal 90 per cento delle imposte sugli introiti ferroviari (pari al 7 per cento degli introiti totali); b) dal 60 per cento delle imposte di camionaggio (percepiti sui trasporti collettivi e sui trasporti per conto terzi); c) dal 60 per cento delle imposte di « compensazione » computate sul carico utile dei veicoli e dovute per la circolazione di tutti i mezzi che consumano combustibili di origine straniera diversi dalla benzina.

Gli introiti del fondo possono essere utilizzati a beneficio del progresso generale dei trasporti collettivi, ferroviari e stradali.

Ma anche in tutti gli altri Paesi aderenti alla Conferenza sono in corso di attuazione od in preparazione provvedimenti nel senso suggerito dalla ripetuta Risoluzione.

CAPITOLO 3°. — GESTIONE PRIVATA O GESTIONE
DI STATO

Dagli studi eseguiti in sede internazionale è più volte emerso che, se vi è un problema di struttura delle ferrovie, questo non si materializza tanto nell'alternativa « gestione privata o gestione di Stato » ma deve essere individuato piuttosto nella inderogabile necessità di dare alle aziende una adeguata autonomia e di ridimensionare ed ammodernare le reti.

La difficile situazione delle ferrovie e gli ostacoli che esse incontrano nel modernizzare i loro metodi di gestione trovano origine non tanto nel fatto di essere gestite dallo Stato quanto nella sopravvivenza di una struttura e di leggi (quasi sempre emanate quando le condizioni erano ben diverse) che ad esse pongono limiti, controlli e inutili formalità.

Recentemente — come abbiamo già detto — aspre critiche sono state mosse alla gestione ferroviaria ma nessuno fra i censori si è preoccupato di approfondire se ed in quale misura gli inconvenienti rilevati derivino dal modo come si gestisce o da fattori extra-aziendali ed extra-governativi che — imponendo obblighi inderogabili, limiti, controlli agli amministratori — li obbligano a gestire a quel modo determinato.

Un'altra importante osservazione scaturisce dagli studi della C.E.M.T. La quale, come individua le cause della difficile situazione delle ferrovie non in un singolo fattore ma in numerosi elementi, parimenti suggerisce non un solo rimedio ma diversi contemporaneamente.

I rimedi — da porre in atto nello stesso tempo ed assieme ai necessari finanziamenti per modernizzare la rete; al ridimensionamento della rete medesima; alla realizzazione di tutte le possibili economie; a tutte quelle riforme di carattere interno, che servono a fare delle ferrovie uno strumento moderno ed agile — sono:

- a) una opportuna riforma di struttura;
- b) una gestione veramente commerciale e quindi l'adeguamento dei prezzi ai costi;

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

c) la possibilità di manovrare rapidamente determinati prezzi per fronteggiare la concorrenza;

d) il ricorso a procedure che, pur dando quelle garanzie che l'impiego del pubblico denaro richiede, siano meglio rispondenti all'attività, sostanzialmente commerciale e industriale, esercitata dalle ferrovie.

Circa l'andamento del traffico merci è interessante notare che — secondo i dati raccolti dalla C.E.M.T. — in quasi tutti i Paesi aderenti, detto traffico non ha raggiunto nell'ultimo anno il livello preventivato perchè le condizioni economiche, messe a base di dette previsioni, non si sono realizzate e la concorrenza di altri modi di trasporto si è aggravata.

In Belgio, Paese di notevole espansione economica, lo scarto fra previsioni e consuntivo è per le tonnellate trasportate di meno 5,4 per cento e nei Paesi Bassi, le cui fer-

rovie hanno sempre vantato un attivo di bilancio, lo scarto per le tonnellate chilometro è di — 4,09 per cento.

Ciò dimostra ancora una volta che vi è un problema ferroviario di fondo che preoccupa quasi tutti gli Stati e che non consiste nella teorica alternativa « gestione statale o gestione privata » ma che può esser risolto con la concreta e rapida attuazione delle direttive indicate dalla Conferenza dei Ministri dei trasporti.

CAPITOLO 4° — SITUAZIONE DEI BILANCI DELLE FERROVIE EUROPEE NELL'ANNO 1956

Secondo le statistiche U.I.C., riferite al 1956, alla stessa epoca la situazione (in avanzo o disavanzo) dei bilanci delle varie ferrovie europee era la seguente.

Gli importi sono stati tradotti in lire italiane :

P A E S E	Cambio in lire considerato per la valuta estera	DISAVANZO O AVANZO DI ESERCIZIO		DISAVANZO O AVANZO FINANZIARIO	
		Disavanzo miliardi di lire	Avanzo miliardi di lire	Disavanzo miliardi di lire	Avanzo miliardi di lire
Austria	24 -	31,7	—	32,2 (3)	—
Belgio	12,5	—	6,5	—	0,068 (4)
Danimarca	90,7	1,9 (1)	—	7,2 (5)	—
Finlandia	2 -	4,8	—	4,8 (6)	—
Francia	1,5	51,3	—	89,9	—
Germania	148 -	52,4	—	291,9	—
Gran Bretagna	1.750 -	28,9 (2)	—	—	—
Italia	1 -	56,7 (*)	—	75 - (*)	—
Lussemburgo	12,5	—	1,8	0,032	—
Norvegia	88,1	8,7	—	8,7	—
Olanda	164 -	—	2,8	—	1,7
Svezia	120 -	—	1,2	5,6	—
Svizzera	143 -	—	33,9	—	3,4

(*) Al lordo del rimborso oneri extraziendali.

(1) Senza rinnovo. — (2) Compresi i risultati del conto della presa e consegna e altri servizi stradali del traffico merci. — (3) Compreso il disavanzo dei servizi stradali e marittimi. Il disavanzo è coperto dallo Stato. — (4) L'eccedenza è portata al conto profitti e perdite in deduzione del disavanzo degli esercizi precedenti. — (5) e (6) Il disavanzo è coperto dallo Stato.

CAPITOLO 5°. — PROVVEDIMENTI PER IL POTENZIAMENTO ED AMMODERNAMENTO DELLA RETE DELLE FERROVIE STATALI

Nel settore dei provvedimenti destinati ad elevare le condizioni di efficienza della rete delle Ferrovie dello Stato, nei suoi impianti fissi e nel parco, non possiamo lasciar passare sotto silenzio gli studi ed i piani di intervento elaborati negli ultimi anni dalla Amministrazione ferroviaria, tanto più che diversi di essi sono già entrati nella fase esecutiva, grazie alla tempestiva approvazione di leggi che ne hanno assicurati i finanziamenti.

PIANO QUINQUENNALE

Innanzitutto ricorderemo il « Piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato », che contempla una spesa di 250 miliardi di lire (150 miliardi per gli impianti fissi e 100 miliardi per il parco) per porre le principali arterie della rete (quali ad esempio la litoranea Tirrenico-Ligure da Palermo e Reggio Calabria sino a Genova ed a Torino; la litoranea Jonico-Adriatica da Siracusa e Reggio Calabria sino a Bologna; la dorsale Roma-Bologna-Milano-Chiasso; la trasversale Modane-Torino-Milano-Venezia-Trieste; nonché altre linee di particolare interesse) in condizioni di meglio fronteggiare le crescenti esigenze del traffico e per adeguare le dotazioni del parco (siano esse navi traghetto, come pure locomotive elettriche e diesel, o mezzi leggeri o carrozze o carri da merci) alle aumentate richieste dell'utenza.

Una prima cospicua fase di detto « Piano quinquennale » è presentemente in corso di attuazione. Difatti, con legge 21 marzo 1958, n. 289, si sono autorizzate le Ferrovie dello Stato a contrarre, sino alla concorrenza di 175 miliardi, impegni di spesa così suddivisi:

a) 125 miliardi (pari cioè alla metà dell'importo occorrente per l'intero Piano quinquennale) da ottenere a mezzo di prestiti o mutui sui mercati italiano od esteri;

b) 50 miliardi (importo pari alla somma delle assegnazioni previste in bilancio per il rinnovamento del binario o degli impianti fissi, durante il quinquennio 1958-59/1962-1963) per i quali viene consentita l'utilizzazione anche immediata, anziché ripartita nei 5 anni, al fine di poter conseguire in anticipo quelle migliori condizioni di efficienza della rete, tanto necessarie particolarmente nel settore dell'armamento.

Per la suddetta 1^a fase di 125 miliardi del Piano quinquennale, noi abbiamo conoscenza che si sono a tutt'oggi approntati progetti ed approvate proposte di spesa per circa 55 miliardi. Sappiamo ancora che ai lavori ed alle commesse relative si sta dando corso.

Per i rinnovamenti accelerati dell'armamento, di cui alla citata aliquota di 50 miliardi, da informazioni assunte abbiamo appreso che è stato redatto ed approvato il piano generale dei lavori (rinnovamento di 1.400 chilometri di binario su linee principali e di 450 chilometri su linee a medio traffico, nonché sostituzione di circa 1.300 deviatori e relative casse di manovra su piazzali di stazione serviti da linee principali). Possiamo dare assicurazioni che all'approvvigionamento dei relativi materiali si sta procedendo con la maggiore alacrità.

Ad integrazione del « Piano quinquennale », che interessa il potenziamento in generale dell'intera rete delle Ferrovie dello Stato, sono stati attentamente studiati altri due distinti gruppi di provvedimenti:

a) il settore della sistemazione delle linee ferroviarie di collegamento fra l'Italia e gli altri Paesi europei;

b) il settore dell'ammodernamento delle comunicazioni ferroviarie nel Mezzogiorno.

L'Amministrazione ferroviaria — tenendo nel dovuto conto le esigenze, in atto e future, dei trasporti viaggiatori e merci infraeuropei, anche in vista dell'avvento del Mercato comune — ha raggruppato in uno studio (denominato « Piano di potenziamento delle linee della rete delle Ferrovie dello Stato facenti capo ai transiti di confine con l'estero ») tutti gli interventi di natura tecnica idonei ad incrementare le possibilità

di trasporto sulle predette linee di interesse internazionale.

Nel complesso la spesa occorrente per sistemare i transiti ferroviari fra l'Italia, la Francia, la Svizzera, l'Austria e la Jugoslavia è valutata dell'ordine di *125 miliardi*.

Siamo lieti di potere comunicare al Senato che di tale spesa è stato assicurato il finanziamento di circa *55 miliardi*, mediante tre provvedimenti legislativi comunemente indicati come *Prestito svizzero* e cioè:

A) la legge 5 maggio 1956, n. 532, concernente la concessione alle Ferrovie dello Stato da parte delle Ferrovie federali svizzere di un prestito di 200 milioni di franchi svizzeri — pari a circa *29 miliardi* di lire — per il potenziamento delle linee di interesse comune facenti capo ai transiti di Domodossola e Luino;

B) *1ª legge per Trieste*, la legge 26 marzo 1955, n. 173, riguardante lo stanziamento di *5.800 milioni* per lavori interessanti il miglioramento delle comunicazioni ferroviarie di Trieste con il retroterra, ivi compresa la costruzione della nuova stazione confinaria di Poggioreale;

C) *2ª legge speciale per Trieste, Friuli e Venezia Giulia*, la legge 21 marzo 1958, n. 293, autorizzante la spesa di *20 miliardi* per opere di potenziamento degli impianti ferroviari della linea Pontebbana da Trieste sino ad Udine e Tarvisio.

Tutti i provvedimenti ricadenti nei tre suddetti finanziamenti per complessivi *55 miliardi* trovano ormai in fase esecutiva, più o meno avanzata. Dalla loro attuazione si trarranno benefici non indifferenti nella efficienza delle linee internazionali facenti capo ai transiti confinari di Domodossola, Luino, Tarvisio e Poggioreale.

Resta invece da reperire ancora la copertura finanziaria (per circa *70-80 miliardi*) delle opere riguardanti l'adeguamento delle linee di Ventimiglia, di Modane e del Brennero.

CAPITOLO 6°. — PROVVEDIMENTI A FAVORE DELL'ITALIA CENTRO-MERIDIONALE ED INSULARE

Nel settore degli interventi a favore della rete delle Ferrovie dello Stato dell'Italia centro-meridionale ed insulare, dobbiamo ricordare, prima di tutto, le leggi 9 febbraio 1952, n. 949, e 3 marzo 1958, n. 634, con le quali la Cassa per il Mezzogiorno ha messo complessivamente a disposizione, per tali opere, *90 miliardi* di lire.

Con detto importo sono stati recentemente portati a compimento, o sono in avanzata fase realizzativa, notevoli lavori fra i quali riteniamo opportuno ricordare:

a) il raddoppio di diverse tratte della linea Tirrenica da Battipaglia a Reggio Calabria;

b) la creazione di numerosi posti di movimento e di incrocio; il rinnovamento dell'armamento; l'ampliamento dei piazzali di stazione; la sostituzione delle vecchie travate in ferro con ponti metallici di nuovo tipo, sia sulla Battipaglia-Reggio che sulla Reggio Calabria-Metaponto-Taranto-Bari;

c) la elettrificazione della Bari-Foggia-Pescara; della Pescara-S. Benedetto del Tronto e della Sulmona-Pescara;

d) la costruzione di due navi traghetto (ciascuna da *5000 tonnellate* di stazza) e l'allestimento dei relativi impianti a terra per l'attivazione di un servizio di traghetto fra il Continente e la Sardegna;

e) un contributo nelle spese occorrenti per l'allestimento di un'altra nave traghetto da *5000 tonnellate* da impiegare normalmente come 7ª unità della flotta in servizio sullo Stretto di Messina e come riserva sull'itinerario Civitavecchia-Golfo degli Aranci.

Altri provvedimenti diretti a migliorare le ferrovie del Mezzogiorno, in relazione all'incremento dei trasporti viaggiatori e merci che in quelle regioni si manifesta concomitante allo sviluppo delle locali attività agricole, commerciali ed industriali, sono contemplati dallo stesso « Piano quinquennale » sopra menzionato.

Fra essi ci piace citare la dieselizzazione di ben *1.300 Km.* di linee delle regioni pu-

gliese, lucana e calabrese, per eliminare completamente da quella rete i servizi con trazione a vapore: da ciò ne deriveranno benefici cospicui per il pubblico e non trascurabili economie di gestione per le stesse Ferrovie.

Così pure vogliamo ricordare:

a) il proseguimento dei lavori di raddoppio su altre tratte della Battipaglia-Reggio Calabria;

b) l'elettrificazione della S. Benedetto del Tronto-Ancona (in modo da rendere interamente elettrificata la linea Adriatica da Bari sino a Trieste) quale proseguimento degli analoghi lavori finanziati dalla Cassa per il tratto Pescara-S. Benedetto;

c) l'elettrificazione della Messina-Siracusa (di cui sono state in questi giorni ultimate ed attivate le opere della Messina-Catania e vengono immediatamente intraprese quelle della Catania-Siracusa);

d) l'aumento della flotta di navi traghetto sullo Stretto di Messina (la settima unità finanziata, in parti uguali, dalle Ferrovie dello Stato e dalla Cassa);

e) il potenziamento degli impianti a terra per i servizi di traghetto (terza invasatura di Villa S. Giovanni ed attrezzature del Riparto navigazione);

f) opere minori ed una quota parte del materiale mobile da allestire per l'incremento generale del parco.

Infine riteniamo opportuno ricordare la modernissima nuova stazione, che si prevede ultimata entro il 1960, di Napoli centrale e Piazza Garibaldi (lavori finanziati per 4 miliardi dalla legge 9 aprile 1953, n. 297). Ad essa fa riscontro la nuova stazione di Milano Porta Nuova e relativi allacciamenti a Greco ed alla linea di cintura i cui lavori, in avanzato corso, sono stati finanziati con legge 7 maggio 1954, n. 208, per 5 miliardi e 500 milioni).

CAPITOLO 7°. — PIANO DI MIGLIORAMENTO DEL MATERIALE ROTABILE

Altro settore per il quale sono stati elaborati dettagliati piani di riordino e di ammodernamento è quello del Parco e degli

impianti per la riparazione e manutenzione del materiale rotabile.

Per il Parco oltre alle costruzioni di nuovi mezzi previste dai programmi prima enunciati, a mezzo della legge 22 novembre 1956, n. 1337, l'Amministrazione ferroviaria è stata autorizzata ad utilizzare subito, sino alla concorrenza di 50 miliardi, gli stanziamenti contemplati dal bilancio ordinario dei cinque esercizi compresi dal 1957-58 al 1961-1962 per l'ammodernamento del materiale rotabile.

Con la suddetta disponibilità ci consta che si sta dando corso ad un cospicuo numero di commesse di locomotive, automotrici, carrozze e carri, destinati a porre il parco in condizioni di meglio soddisfare le crescenti esigenze dell'utenza.

Possiamo anche preannunciare che si sta esaminando l'opportunità di analogo altro provvedimento legislativo atto a prorogare i termini di applicazione dei suddetti rinnovamenti accelerati del parco.

Per il riordino e la sistemazione delle Officine e degli impianti delle Ferrovie dello Stato, per la riparazione e manutenzione del materiale mobile, è stato approntato lo scorso anno un Piano regolatore, cui si sta dando graduale applicazione.

CAPITOLO 8°. — NUOVE ELETTRIFICAZIONI

Infine, per completare la rapida rassegna da noi fatta relativamente ai lavori che si stanno attuando per il potenziamento tecnico della rete delle ferrovie italiane dello Stato, ricorderemo, come cosa particolarmente seguita e attesa dall'opinione pubblica, l'imponente programma di nuove elettrificazioni che verrà portato a compimento fra l'anno in corso ed il 1961.

Si tratta di lavori agli impianti fissi e di nuove forniture di mezzi di trazione per una spesa complessiva dell'ordine di circa 85 miliardi di lire (fondi facenti carico ai diversi stanziamenti straordinari sopra menzionati) che consentirà l'attivazione della trazione elettrica su altri 1.300 chilometri di linee. Tale attivazione riguarda la Torino-Milano;

Alessandria-Novara; Novara-Oleggio-Laveno ed Oleggio-Arona; Gallarate-Laveno-Luino-Pino; Voghera-Piacenza e Bressana-Broni; Bergamo-USmate; Venezia-Cervignano-Trieste; Mestre-Treviso-Udine; Ravenna-Castelbolognese (Bologna); Pistoia-Lucca-Pisa; Lucca-Viareggio; Foligno-Terontola; Ancona-Pescara; Pescara-Sulmona; Messina-Catania-Siracusa.

Pertanto la rete elettrificata delle Ferrovie dello Stato — avendo uno sviluppo di 6.700 chilometri di linee (3.700 a doppio binario e 3.000 a semplice) sui 16.700 chilometri complessivamente esercitati — al termine dei lavori in corso raggiungerà gli 8.000 chilometri di linee elettrificate (4.150 a doppio binario e 3.850 a semplice binario). In esse sono comprese tutte le arterie di grande e media importanza, ai fini delle più sentite esigenze del traffico interno e con l'estero.

CAPITOLO 9°. — PROVVIDENZE DISPOSTE A FAVORE DEL PERSONALE DELL'AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO NEL CORSO DELL'ESERCIZIO 1957-1958

Il nuovo « Stato giuridico » (approvato con legge 26 marzo 1958, n. 425, ed entrato in vigore il 14 maggio 1958) prevede miglioramenti sensibili a favore del personale.

In materia di congedi la misura minima annuale è stata elevata per tutti i dipendenti, senza distinzione di qualifica, da giorni 13 o 16 a giorni 21 mentre la misura massima è stata elevata da 16 a 26. È inoltre prevista la concessione di congedi speciali per particolari o gravi motivi ed è migliorato il trattamento economico in occasione di congedi straordinari.

Il nuovo « Stato giuridico » contempla l'eventuale *riammissione dei dipendenti dimissionari a domanda o decaduti per casi specifici; la concessione di una indennità o trattamento di quiescenza e di previdenza per il personale dichiarato decaduto a qualsiasi titolo; la conservazione in impiego del personale riconosciuto parzialmente o totalmente inidoneo alle funzioni della qualifica rivestita; un trattamento economico pari a*

2/3 dello stipendio per il personale collocato in aspettativa per motivi di salute, qualunque sia la sua anzianità di servizio; nuove norme, più correnti, in materia di esoneri su domanda.

Oltre ai sensibili miglioramenti in materia di pensione, comuni a tutti i dipendenti dello Stato, il nuovo « Stato giuridico » del personale delle Ferrovie dello Stato prevede, nella fase transitoria della sua applicazione tuttora in corso, *numerosi inquadramenti con miglioramenti di carriera* e fra questi è particolarmente da citare *quello a favore del personale in servizio al 23 marzo 1939*, che beneficerà del conferimento, in soprannumero, della promozione di uno o più gradi.

CAPITOLO 10°. — PROVVIDENZE RELATIVE AGLI STIPENDI INDENNITÀ E COMPETENZE ACCESSORIE

In materia di stipendi, indennità e competenze accessorie sono stati poi emanati numerosi provvedimenti, oltre il predetto « Stato giuridico », che hanno arrecato notevoli vantaggi economici al personale:

a) legge 26 marzo 1958, n. 425: « Stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato » (decorrenza 1 maggio 1958);

b) legge 31 luglio 1957, n. 685: « Modificazioni delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato » (decorrenza 1 luglio 1956);

c) legge 3 agosto 1957, n. 700: « Miglioramenti agli stipendi del personale dell'esercizio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato » (decorrenza 1 aprile 1957);

d) legge 8 agosto 1957, n. 751: « Regolamento degli aumenti biennali degli stipendi, delle paghe e delle retribuzioni nella prima applicazione del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1957, n. 19 » (decorrenza 1 dicembre 1956);

e) decreto ministeriale del 16 novembre 1957, n. 2683: « Istituzione di premi giornalieri basati sull'articolo 73 delle "Competenze Accessorie" per il personale che presta servizio presso le centrali idroelettriche »;

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

f) decreto ministeriale del 17 gennaio 1958, n. 3398: « Proroga al 31 dicembre 1958 del decreto ministeriale 3827/51 e modifica delle misure del soprassolito giornaliero basato sull'articolo 73 delle "Competenze Accessorie" a favore dei dipendenti trasferiti che non hanno la possibilità di sistemare la famiglia nella nuova residenza per penuria di alloggi ».

CAPITOLO 11°. — DISPOSIZIONI A FAVORE DEGLI EX-COMBATTENTI O ASSIMILATI

Il personale, in possesso della qualifica di *ex combattente o assimilato*, è stato particolarmente considerato. In suo favore sono stati emessi i provvedimenti che seguono:

a) « Rivalutazione degli assegni previsti dal decreto 19 agosto 1927, n. 1711 » (articolo 1) portandoli a 10 volte la misura originale;

b) « Attribuzione di due anni di maggiore anzianità anche agli assuntori posteriormente alla data del 31 dicembre 1954 » (entrata in vigore della legge 1152/1954 (articolo 2));

c) « Concorso interno per titoli ed esperimento pratico per la qualifica di operaio di 1^a classe » (articolo 3);

d) « Sistemazione graduale, anche in soprannumero, dei dipendenti non riusciti vincitori nei concorsi indetti ai sensi della legge 1152/1954, purchè il rapporto informativo redatto nei loro confronti abbia riportato una valutazione non inferiore agli 8/20 » (articolo 4).

e) « Retrodatazione di due anni nella promozione conseguita posteriormente al 31 dicembre 1954 per coloro che non abbiano fruito di un anticipo di tale occasione » (articolo 5).

CAPITOLO 12°. — PROVVEDIMENTI A FAVORE DEGLI ASSUNTORI A GESTIONE DIRETTA DEI SERVIZI DATI IN APPALTO

Con decreto ministeriale del giorno 8 gennaio 1958, n. 3257, è stato istituito un *trattamento economico temporaneo (novennale)*

in favore degli assuntori che cessano definitivamente dall'incarico, a decorrere dall'1 febbraio 1958 e con legge 5 marzo 1958, n. 224, sono stati apportati miglioramenti alle retribuzioni degli assuntori e dei loro dipendenti a decorrere dal giorno 1° gennaio 1958 (conglobamento del trattamento di dette categorie).

Nuovi ordini di servizio sono stati emanati per regolamentare, nell'interesse del personale, l'utilizzazione delle *concessioni di viaggio a ferrovieri e famiglie*.

È necessario non dimenticare che, in base agli articoli 211, 212, 213, 214 del nuovo « Stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato », l'Amministrazione ferroviaria *riassume in gestione diretta i servizi già gestiti in economia ed appaltati ad Imprese private, con conseguente assunzione dei lavoratori dipendenti da dette Imprese purchè abbiano i requisiti stabiliti dalla legge*. Possiamo assicurare gli onorevoli Senatori che sono in corso i provvedimenti di attuazione al riguardo.

CAPITOLO 13°. — ALLOGGI - ASSISTENZA - PREVIDENZA

Riteniamo opportuno ricordare che in *materia di alloggi per il personale*:

a) sono stati programmati circa 500 alloggi per complessivi 2.500 vani in varie località della Rete: ne sono stati ultimati 90 per complessivi vani 450 ed i rimanenti 410 alloggi sono in avanzata costruzione;

b) è stato possibile, inoltre, portare a termine lo studio concernente il programma, in corso di attuazione, relativo alla costruzione di 360 alloggi con 1.804 vani distribuiti in 20 centri ferroviari, ove maggiormente ne è sentito il bisogno. I detti alloggi saranno costruiti con il reperimento di fondi derivanti dalla alienazione di aree pregiate di proprietà delle Ferrovie dello Stato non necessarie alle esigenze dell'esercizio. Sappiamo ancora che è stato portato a termine lo studio concernente un piano di trasformazione immobiliare il quale prevede la disponibilità di 738 nuovi alloggi per complessivi 3.825 vani, rispetto ai 289 vecchi alloggi per

complessivi 1.300 vani, esistenti su area da alienare, con una eccedenza di 449 alloggi;

c) è stata pure disposta la costruzione di 1.128 alloggi I.N.A-Casa riservati al personale ferroviario per complessivi 6041 vani;

d) per le Cooperative edilizie fra ferrovieri sono programmate costruzioni per una spesa di lire 800 milioni assistiti da contributo statale;

c) sappiamo, infine, che è in corso di studio un piano generale per incrementare al massimo la costruzione di nuove case per ferrovieri, nel prossimo quinquennio.

L'attività assistenziale e dell'Opera di previdenza per i ferrovieri è stata svolta con una encomiabile intensificazione.

Ci piace mettere in rilievo che — tra sussidi giornalieri, straordinari ed integrativi, obblazioni, assegni alimentari e scolastici, borse temporanee e finali di studio, indennità di buonuscita — sono state espletate oltre 18.000 liquidazioni per circa 3.800 milioni.

Riteniamo doveroso anche ricordare che, nei Collegi delle Ferrovie dello Stato, il numero dei fanciulli assistiti è stato di 1.018 con una spesa complessiva di 350 milioni e che nelle Colonie climatiche estive sono stati ospitati 14.000 fanciulli con un ulteriore onere di 250 milioni.

TITOLO V

GESTIONI AUTONOME E SPECIALI

Riteniamo opportuno dare agli onorevoli colleghi una breve relazione sulle due « *Gestioni autonome e speciali* » che svolgono una attività apprezzabile non sempre messa nella dovuta luce e cioè sulla:

- 1) Gestione viveri « La Provvida »;
- 2) Gestione mutui al personale.

CAPITOLO 1°. — GESTIONE VIVERI « LA PROVVIDA »

La gestione viveri « La Provvida », venne istituita con il regio decreto-legge 5 marzo 1925, n. 3242 come un servizio interno dell'Amministrazione ferroviaria per il riforni-

mento di viveri, a pagamento, al personale dipendente dall'allora Ministero delle comunicazioni.

Il fine di tale servizio era quindi puramente assistenziale, in quanto l'Amministrazione si proponeva di assicurare, a suo mezzo, l'approvvigionamento al proprio personale dei generi di più largo consumo, ai prezzi più bassi possibili e comunque inferiori a quelli del commercio privato.

Con il regio decreto 4 febbraio 1932, numero 125, il predetto organo di rifornimento viveri — che era stato posto alle dipendenze del Servizio approvvigionamenti delle Ferrovie dello Stato — assunse la denominazione « La Provvida » e fu autorizzato ad estendere le proprie vendite anche agli altri dipendenti dello Stato, pur restando una gestione di pertinenza dell'Amministrazione ferroviaria.

Successivamente e cioè con il decreto legislativo luogotenenziale 15 marzo 1945, numero 160, « La Provvida » venne separata dal servizio approvvigionamenti e costituita in « sede contabile autonoma », alla stessa stregua di tutti gli altri Servizi dell'Amministrazione ferroviaria, pur conservando uno speciale ordinamento richiesto dalla particolare attività da essa svolta.

Per effetto della autonomia di gestione attribuita a « La Provvida », il Comitato di Amministrazione di tale Ente deve provvedere, fra l'altro, alla predisposizione annuale dei bilanci preventivi e consuntivi che sono presentati al Ministro dei trasporti per l'approvazione, previo esame del Ministro del tesoro, e l'inclusione nei bilanci delle Ferrovie dello Stato.

Le risultanze di detti bilanci corrispondono alle entrate e spese accertate ai capitoli del paragrafo 2° del titolo III « Magazzini, officine e scorte » del bilancio delle Ferrovie dello Stato.

Nel regime dei rapporti finanziari intercorrenti fra « La Provvida » e l'Amministrazione ferroviaria, il contributo dato da quest'ultima all'attività di tale gestione si concreta essenzialmente nell'anticipazione dei fondi per la costituzione delle scorte di generi.

Infatti l'attuale consistenza di tali scorte è stata finanziata solo in minima parte con mezzi propri della gestione (e cioè con prelievi degli avanzi annuali del suo proprio bilancio) e per il resto con fondi forniti dall'Amministrazione ferroviaria senza oneri di interessi.

Le spese riguardanti le prestazioni rese dalle Ferrovie dello Stato a favore de « La Provvida », ad eccezione di quelle relative ai servizi amministrativi e di cassa, vengono ora interamente addebitate a detta gestione e fanno carico al suo bilancio.

Anche le competenze corrisposte al personale ferroviario distaccato, che fino all'esercizio 1955-56 venivano recuperate solo in parte, vengono ora addebitate per il loro intero ammontare alla « Provvida ».

* * *

L'attività della gestione, inizialmente rivolta all'acquisto e vendita di viveri, si è estesa, da pochi anni, anche al settore dei tessili, confezioni, abbigliamento e calzature.

La graduale espansione dell'attività, consentita dalla migliore e più efficiente organizzazione di non pochi dei suoi servizi, rese possibile il conseguimento di soddisfacenti risultati di gestione. Infatti fino all'esercizio 1955-56 il conto consuntivo de « La Provvida » si chiuse in avanzo.

In forza dell'articolo 23 (aggiunto — con decreto dell'allora Ministro delle comunicazioni 19 agosto 1925, n. 494 — alle « Norme ministeriali » per il funzionamento della gestione viveri « La Provvida » del 29 gennaio 1925, che attribuisce appunto al suddetto Ministro la facoltà di disporre degli avanzi annuali della stessa gestione) gli utili netti accertati fino al 30 giugno 1956 sono stati destinati in parte a favore delle Ferrovie dello Stato e per il rimanente ad opere di previdenza ed assistenza.

Nell'esercizio 1956-57 il consuntivo si chiude, invece, con un disavanzo di circa 66 milioni dovuto sia alla notevole flessione verificatasi nelle vendite di generi alimentari (circa 736 milioni di lire) sia all'addebito totale delle competenze del personale ferrovia-

rio distaccato che, come già si è detto, veniva praticato, in precedenza, soltanto in parte.

Per l'esercizio 1957-58 non abbiamo potuto accertare le risultanze definitive della gestione in quanto sono tuttora in corso le operazioni di chiusura della contabilità. È però molto probabile che per detto esercizio vi sarà un disavanzo maggiore di quello avutosi nel precedente in quanto la relativa gestione — oltre ad essere stata influenzata dagli inevitabili riflessi delle sfavorevoli congiunture verificatesi nell'esercizio 1956-57 — ha dovuto subire anche gli effetti negativi di altre circostanze.

CAPITOLO 2°. — GESTIONE MUTUI AL PERSONALE

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato — prima dell'applicazione della legge 22 dicembre 1957, n. 1305 — per la concessione di mutui al personale contro cessione del quinto dello stipendio, poteva disporre soltanto dei seguenti fondi (leggi 19 giugno 1913, n. 641; 28 agosto 1930, n. 1314; 15 dicembre 1949, n. 965);

fino a lire 200.000.000 del « Fondo di garanzia per le cessioni »;

fino a lire 200.000.000 del « Fondo pensioni e sussidi ».

La detta Amministrazione, con legge 9 maggio 1950, n. 316, ottenne dal tesoro un finanziamento di lire 250.000.000 (cinquanta milioni all'anno a partire dall'esercizio 1949-1950) che — dovendo essere rimborsate col sistema dell'ammortamento in rate annuali costanti, comprensive di capitali e di interessi, a partire dall'anno successivo a quello nel quale le anticipazioni furono corrisposte — sarà ammortizzato con l'esercizio 1958-59.

Con queste disponibilità, le richieste di mutui non potevano essere soddisfatte che in minima parte e con decurtazione della quota cedibile, specialmente negli anni successivi alla fine della guerra nei quali si sono avuti aumenti continui di stipendio.

Fin dal 1933 — con regio decreto 29 luglio 1933, n. 1109 — venne costituita un'apposita Commissione incaricata di vagliare le sin-

gole domande: e ciò allo scopo di soccorrere i più bisognosi.

L'Amministrazione ferroviaria — con la legge 22 dicembre 1957, n. 1305, — è stata poi autorizzata ad investire in mutui anche i contributi dello 0,50 per cento sugli stipendi, che il personale versa al « Fondo di Garanzia per le cessioni » come da legge 8 aprile 1952, n. 212 estesa al personale delle Ferrovie con successiva legge del giorno 2 marzo 1954, n. 19.

Le disponibilità derivanti dalla trattenuta di cui alla legge suddetta — al 30 giugno 1958 — ammontavano a circa 1.500 milioni.

Questa nuova disponibilità, unita ai rimborsi dei mutui in precedenza concessi, ha consentito all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato di accogliere, nella quasi totalità, le domande per mutui quinquennali e di concedere anche — nei casi di maggiore necessità — mutui decennali: così è stato ripristinato il sistema in vigore nell'anteguerra che fu abbandonato per la insufficienza dei fondi.

Date però le rilevanti domande pervenute a quella Amministrazione, e già accolte, non vi è dubbio che le domande in corso di esame e quelle che saranno in seguito presentate (che si prevedono ancora più numerose) non potranno essere soddisfatte interamente. Pertanto, per l'avvenire, si potrà fare affidamento solo sui contributi annualmente disponibili di 300 milioni oltre che sull'eventuale residuo delle attuali disponibilità e sui rimborsi dei mutui che — come è noto — avvengono con trattenute mensili sugli stipendi del personale.

Possiamo comunicare agli onorevoli colleghi che, dal 1° luglio 1958 al 30 settembre u.s., sono stati concessi:

- a) n. 1.125 mutui quinquennali;
- b) n. 112 mutui decennali.

TITOLO VI

ENTI COLLATERALI DI TRASPORTO.

L'attività notevole svolta da alcuni Enti di trasporto — collaterali alle Ferrovie dello Stato le quali hanno con gli stessi una

partecipazione diretta o indiretta — si è sviluppata notevolmente specie negli ultimi tempi. Pertanto noi riteniamo necessario soffermarci sugli Enti in parola perchè gli onorevoli Senatori — se lo riterranno opportuno — potranno farne oggetto dei loro interventi durante la discussione dello « Stato di previsione della spesa » di un così importante settore della vita economica del nostro Paese.

CAPITOLO 1° — ISTITUTO NAZIONALE TRASPORTI

L'Istituto Nazionale Trasporti è un ente ausiliario delle Ferrovie dello Stato la cui necessità fu avvertita allorchè il traffico ferroviario — dopo la 1ª guerra mondiale — aveva palesato la sua preoccupante vulnerabilità all'attacco da parte della strada anche nel nostro Paese.

Occorrevano evidentemente alle Ferrovie dello Stato mezzi validi non solo per assicurare i servizi terminali ma per ottenere una attiva politica di difesa.

Le Ferrovie dello Stato medesime promossero, perciò, il regio decreto 13 maggio 1929, n. 836, che le autorizzò a partecipare ad imprese in forma di società anonime per azioni aventi per fine l'acquisizione e l'incremento dei trasporti per ferrovia e l'esercizio di servizi complementari ed accessori.

Sorse così l'I.N.T. col compito di sviluppare ogni traffico in collaborazione con le Ferrovie dello Stato e di provvedere, sia pure indirettamente, all'esercizio di servizi inerenti ai trasporti in genere, anche con carattere di accessorietà.

Il capitale iniziale fu sottoscritto in 28 milioni di lire di cui 21 dalle Ferrovie dello Stato ed il restante da Banche.

Le Ferrovie dello Stato non sborsarono denaro ma conferirono l'uso di magazzini, di aree e di mezzi di esercizio.

Nel 1936 esse rilevarono dalle Banche azioniste le quote da queste sottoscritte, di modo che da quell'epoca esse costituiscono l'azionista unico dell'I.N.T., il cui capitale è venuto, con successivi conferimenti di denaro e impiego di riserve, ad elevarsi agli attuali 990 milioni di lire.

L'Istituto poteva così, gradatamente, divenire strumento di politica ferroviaria, creando o controllando a sua volta altre società come la Società anonima reggiana servizi automobilistici (S.A.R.S.A.), la Compagnia italiana autoservizi turistici (C.I.A.T.), e la Società per la costruzione e l'esercizio dei mezzi ausiliari di trasporto (C.E.M.A.T.) ammettendo la partecipazione minoritaria di qualificato capitale privato.

Progressivo sviluppo

Un orientamento dell'attività dell'I.N.T., dopo la prima fase di organizzazione, lo si trova nel regio decreto-legge 21 dicembre 1931 concernente le autolinee sostitutive e, perciò, prevalentemente indirizzato al settore del traffico viaggiatori.

Più che di creare, si trattò di rilevare autolinee nelle provincie di Teramo ed Ascoli e di assumere una partecipazione azionaria nella S.A.R.S.A. esercente autolinee nelle provincie di Reggio Emilia e La Spezia.

Si ebbe una vera creazione di linee nell'Istria occidentale ove l'I.N.T. istituì autoservizi viaggiatori e merci.

Le vicende belliche — e forse più che queste una non chiara visione all'epoca dei rapporti tra strada e rotaia, che sarebbe stata necessaria e decisiva al delinearsi di un formidabile sviluppo dell'industria automobilistica e dei relativi interessi — arrestarono questo indirizzo dell'I.N.T., che si manifestò più fermo e vigoroso nel settore del traffico merci.

L'I.N.T. — dopo la prima fase di assestamento — si dedicò alla organizzazione dei servizi terminali e contemporaneamente a stringere intese con notorie Case di spedizione per realizzare servizi da porta a porta con l'intervento della ferrovia.

Si studiarono anche autolinee merci per fare affluire da zone a zone prive di scali ferroviari merce trasportata dalla ferrovia.

Nel 1931, le merci prese e rese a domicilio toccarono le tonnellate 247.497 e furono collegate alla ferrovia circa 300 località con autolinee merci.

Lo sviluppo delle varie attività si ebbe sino alle soglie della seconda guerra mondiale, le cui conseguenze furono assai gravi anche per l'I.N.T.

Infatti, nel 1945 il parco automobilistico era per metà distrutto e per la metà residua in cattive condizioni, con l'aggravante che la clientela si era andata orientando verso i mezzi di fortuna ed i mezzi privati in genere.

L'I.N.T. risentì altresì della situazione della rete ferroviaria statale.

Nel dopoguerra anche l'I.N.T. dovette proporsi la sua ricostruzione.

Dal 1945 al 1948 si riorganizzarono gli uffici periferici dell'Istituto (delegazioni) di Roma e Milano; quindi quelli di Bari, Bologna, Firenze, Genova, Napoli, Torino, Trieste, Mestre, Pescara col concorso di un centinaio di delegazioni appaltate.

Il 21 giugno 1947 l'I.N.T. partecipò alla creazione della C.I.A.T. (Compagnia italiana autotrasporti turistici) sottoscrivendo oltre 1/3 del capitale sociale.

Nel trasporto merci si ripresero i servizi di presa e consegna a domicilio e quelli delle merci varie spedite con carri « groupage ».

Con questi ultimi trasporti si iniziò vigorosamente un'attività di riacquisizione, a favore delle Ferrovie dello Stato, del traffico passato alla concorrenza, mediante una manovra di prezzi ridotti realizzabile appunto attraverso il minor costo offerto dai carri « groupage ».

È anche da citare la creazione di un altro servizio terminale: quello dei carrelli stradali, per portare dal domicilio dell'utente o viceversa le merci (uniche o varie) a carro che interessano un sol cliente.

È poi da citare la partecipazione alla formazione di una Società (C.E.M.A.T.) per lo esercizio dei « Containers » o casse mobili, il cui impiego, sempre più richiesto, costituisce una valida carta nel gioco della concorrenza, a favore della ferrovia.

* * *

Lo sviluppo delle varie attività dell'I.N.T. è dato dalle seguenti cifre:

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

AUTOLINEE VIAGGIATORI I.N.T.

	Sviluppo rete	Autobus-Km.	Viaggiatori (*)
1949-50	2.103	2.704.829	2.486.089
1950-51	2.184	3.063.545	2.915.534
1951-52	2.491	3.987.246	4.087.374
1952-53	2.187	3.699.992	4.205.433
1953-54	1.877	3.703.324	4.437.835
1954-55	1.905	4.612.400	4.516.237
1955-56	2.156	5.212.961	4.684.121
1956-57	2.105	5.615.103	5.200.947
1957-58	2.105	5.690.504	5.340.391

(*) I dati esposti non comprendono — a differenza di quelli concernenti lo sviluppo rete e gli autobus-Km., i quali sono completi — quelli relativi alle linee sostitutive Ascoli-Pescara, Ascoli-Ancona e Teramo-Giulianova-Pescara.

SERVIZIO DEL DOMICILIO DELLE DELEGAZIONI IN GESTIONE DIRETTA

	Quintali
1949-50	221.975
1950-51	553.787
1951-52	773.310
1952-53	865.878
1953-54	911.389
1954-55	1.023.629
1955-56	1.181.700
1956-57	1.177.509

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

CARRI TRASPORTATI CON CARRELLI STRADALI

	Numero complessivo carri trasportati nei vari esercizi (iniziale)
1951-52	3.963
1952-53	12.963
1953-54	17.092
1954-55	19.517
1955-56	22.744
1956-57	27.707
1957-58	28.502

TRAFFICO CONCESSIONALE DELLE MERCI VARIE A CARRO

	Tonnellate trasportate	Tasse riscosse dalle Ferrovie
1949-50	221.875	1.039.911.000
1950-51	553.787	1.932.908.000
1951-52	636.463	2.265.867.000
1952-53	758.505	2.849.978.000
1953-54	823.672	3.102.435.000
1954-55	1.169.401	4.392.048.000
1955-56	1.182.324	4.425.537.000
1956-57	1.229.555	5.722.755.000
1957-58	1.249.170	4.977.219.000

Posizione delle Ferrovie dello Stato nei confronti dell'Ente.

Come abbiamo detto in precedenza, il capitale azionario dell'I.N.T. è tutto nelle mani delle Ferrovie dello Stato.

L'I.N.T. è quindi strumento valido e fedele dell'Azienda ferroviaria ai fini, ripetutamente indicati, della difesa del suo traffico dagli attacchi sempre più forti da parte della concorrenza di altri mezzi di trasporto.

All'I.N.T., fra gli altri compiti, è stata assegnata l'acquisizione dei trasporti in piccole partite, raggruppandole in modo da effettuare spedizioni a carro completo.

Le Ferrovie dello Stato accordano — a tale scopo — all'I.N.T. ristorni speciali di tariffa col raggiungimento di determinato tonnellaggio, per consentirgli a sua volta di praticare alla clientela diretta o ad importanti Case di spedizione, per i trasporti così ricondotti alla ferrovia, sensibili riduzioni di prezzo sulle tariffe ordinarie.

L'I.N.T. può essere considerato come un servizio stesso dell'Amministrazione, costituito in ente autonomo per ricevere un'organizzazione più agile e confacente alle esigenze sempre mutevoli del mercato dei trasporti.

Situazione finanziaria.

La situazione finanziaria dell'I.N.T., quale appare anche dall'ultimo bilancio presentato, e cioè quello del 1956-57, è sana e solida.

Accanto ad un capitale sociale di poco meno che un miliardo dobbiamo rilevare l'avvenuta formazione di riserve e di fondi tra i quali i seguenti:

riserva legale	L.	20.000.000
riserva straordinaria	»	88.000.000
fondo per rivalutaz. monet.	»	16.000.000
fondo ammortamento	»	677.000.000
fondo ricostruz. rotab.	»	23.000.000

La situazione di tesoreria è anch'essa ottima in quanto le disponibilità liquide od assimilabili (depositi di c/e bancario libero) superano i 100 milioni ed è da tener conto

che fra i crediti il più cospicuo — e quindi di assoluta esigibilità — è quello verso le Ferrovie dello Stato in conseguenza dei rapporti finanziari derivanti dalle attività dell'Istituto.

CAPITOLO 2°. — COMPAGNIA ITALIANA TURISMO

La C.I.T. (Compagnia Italiana Turismo) fu costituita a Roma nel 1926 (decreti-legge 6 agosto 1926, n. 1430, e 7 febbraio 1927, n. 226) allo scopo di sviluppare il turismo in Italia offrendo diversi servizi ed efficace assistenza ai viaggiatori e turisti, con particolare riguardo agli stranieri.

La Compagnia svolse, nell'anteguerra, una certa attività recettiva di servizi e di propaganda. I risultati economici, data la forma di attività e gli scopi, che erano anche di pubblicità e propaganda, non furono però molto soddisfacenti, tanto che gli azionisti (fra i quali le Ferrovie dello Stato che anche allora avevano nella Compagnia una prevalente partecipazione azionaria) non ebbero mai dividendi e dovettero anzi intervenire, più di una volta ed in diverse forme, per reintegrare le perdite di gestione.

Alla fine della guerra la situazione della C.I.T. era particolarmente precaria perchè presentava una notevole passività da pareggiare ed aveva varie sedi ed attrezzature distrutte dagli eventi bellici.

Sistemato il passivo derivante dalla gestione antebellica e dalle conseguenze della guerra, si dovettero ricostruire integralmente le attrezzature della Compagnia e quindi incrementare, estendere e trasformare, in qualche settore anche radicalmente, l'attività della Società, in particolare nel campo internazionale.

Ciò ha condotto anche a rendere la C.I.T. autosufficiente sul piano economico-aziendale, come è dimostrato dal fatto che dall'immediato dopoguerra ad oggi la Compagnia non ha più avuto alcuna perdita di gestione e, anzi, ha sempre potuto chiudere i suoi bilanci d'esercizio con un utile più o meno rilevante.

La C.I.T. ha con le Ferrovie dello Stato, come nell'anteguerra, una convenzione, che

è stata recentemente rinnovata e che concede alla C.I.T. alcuni compensi per i servizi che effettua per conto delle Ferrovie dello Stato (vendita biglietti ferroviari, ecc.) e per l'opera che svolge nel vasto settore del turismo nazionale ed internazionale.

La partecipazione azionaria attuale delle Ferrovie dello Stato nella C.I.T. è del 67,59 per cento; le quote rimanenti sono in possesso — all'incirca in parti uguali — del Banco di Napoli e del Banco di Sicilia, che erano già azionisti della C.I.T. nell'anteguerra, e della Banca nazionale del lavoro, che lo è divenuta nel dopoguerra.

Lo sviluppo della C.I.T. dal 1945 ad oggi è stato veramente notevole; la cifra degli affari è infatti aumentata di anno in anno ed i vari servizi (fra i quali quelli di propaganda ed assistenza ai turisti, particolarmente interessanti le Ferrovie dello Stato e la Nazione in genere) si sono sempre più estesi e perfezionati, tanto da far comprendere oggi la C.I.T. fra le più grandi aziende turistiche mondiali.

Il capitale sociale, in conseguenza, è successivamente aumentato; l'ultimo aumento, da 240 a 500 milioni, è avvenuto nel 1953.

I dividendi distribuiti sono stati del 6 per cento nel 1950 (Anno Santo) ed inferiori negli anni successivi. Nel 1956 — malgrado le ripercussioni degli avvenimenti di Suez e di Ungheria, che influirono negativamente sul movimento turistico internazionale — la C.I.T. ha chiuso il suo bilancio con un utile netto di 26 milioni, che ha consentito di corrispondere un dividendo del 4 per cento. Nel 1957 l'utile netto — nonostante gli ultimi riflessi di Suez e dei fatti d'Ungheria, gli avvenimenti francesi e la situazione internazionale, che hanno continuato ad influire negativamente, in particolare nel settore del turismo ricettivo di provenienza americana — è stato pressochè uguale a quello del precedente anno 1956.

Gli organi direttivi e deliberanti della Compagnia, approvati dagli azionisti, hanno però ritenuto di aumentare le quote di ammortamento e di non distribuire il rimanente utile (di circa 6 milioni) portandolo a riserva per una prudenziale politica aziendale.

Per quanto riguarda poi la situazione finanziaria, si può dire che essa non è affatto preoccupante, benchè il capitale sociale sia interamente immobilizzato per impianti, attrezzature e partecipazioni azionarie, per cui alle necessità ordinarie di cassa si fa fronte, in genere, con finanziamenti a breve termine, che peraltro sono ottenuti a condizioni non molto onerose e, in qualche caso, anzi, vantaggiose.

Ciò naturalmente non esclude, anzi postula, l'opportunità di un aumento del capitale sociale anche per estendere l'influenza della Compagnia in vari settori internazionali ed in particolare sul mercato del Nord America (Stati Uniti e Canada).

La situazione debitoria della Compagnia è, infine, sufficientemente tranquilla in quanto — se i debiti sono nel complesso di rilevante importo: al 31 dicembre 1957 si aggiravano sui 1.000 milioni — i crediti sono ugualmente rilevanti, dato che in questo campo i servizi ricettivi resi vengono pagati prima di ricevere il pattuito importo dal corrispondente straniero, che ha organizzato il viaggio o la comitiva. Questi crediti sono, poi, nella quasi totalità dei casi di pronta esigibilità. Infatti quelli in atto al 31 dicembre 1957 sono stati quasi tutti riscossi nei primi mesi del corrente anno 1958.

CAPITOLO 3°. — COMPAGNIA ITALIANA AUTOSERVIZI TURISTICI

Le Ferrovie dello Stato non hanno una partecipazione diretta al capitale sociale della Compagnia Italiana Autoservizi Turistici ma solo una partecipazione indiretta attraverso la C.I.T. e l'I.N.T., che insieme posseggono, in parti uguali, circa il 73 per cento dell'intero capitale sociale.

In merito all'attività della C.I.A.T. sappiamo che nell'anno 1957 detta Compagnia — nonostante le congiunture negative che hanno caratterizzato l'andamento del turismo in detto anno — ha continuato il consolidamento del suo patrimonio industriale e della sua organizzazione, che gode già di una notevole fama in Italia e soprattutto

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

all'estero per la qualità dei servizi che presta. La C.I.A.T. rappresenta, in certo modo, la necessaria integrazione del sistema ferroviario per quanto riguarda il turismo interno ed internazionale.

Nell'ultimo esercizio, la C.I.A.T. ha anche distribuito ai suoi azionisti un dividendo del 3 per cento.

CAPITOLO 4° — COMPAGNIA INTERNAZIONALE DELLE CARROZZE CON LETTI E DEI GRANDI TRENI ESPRESSI EUROPEI.

La Compagnia internazionale delle carrozze con letti e dei grandi treni espressi europei (C.I.C.L.) ha sede a Bruxelles. Il capitale sociale è di 644 milioni di franchi belgi di cui il 15,2 per cento è costituito da partecipazione italiana, nella quasi totalità I.R.I.

Questa partecipazione, in ordine di importanza, è la seconda dopo quella della Francia e corrisponde, proporzionalmente, alla attività che la C.I.C.L. svolge in Italia. Per questi motivi nel Consiglio di amministrazione della C.I.C.L. stessa siedono sei membri italiani, uno dei quali è Vice-Presidente.

Il parco veicoli di tutta la Compagnia, al 31 dicembre 1957, era costituito da:

Carrozze-letti	760
Carrozze-ristorante	338
Carrozze-pullman e furgoni postali	75
	—
TOTALE	1.173

La consistenza del parco veicoli della Compagnia mostra l'importanza di questa azienda nel campo dei trasporti ferroviari.

Il parco del settore italiano era costituito, alla stessa data del 31 dicembre 1957, da:

Carrozze-letti	145
Carrozze-ristorante	58
Carrozze-pullman	9

con un incremento, rispetto al 31 dicembre 1952, di 31 carrozze-letti e 9 carrozze-ristorante.

Questi ultimi dati dimostrano lo sforzo della Compagnia inteso ad incrementare il

proprio parco. Parallelemente si è avuto un miglioramento sensibile del parco stesso per effetto della sostituzione di vecchie carrozze con nuove e del completo rifacimento di altre. In modo particolare:

a) sono state immesse nel parco 30 carrozze letti tipo « P » di acciaio inossidabile brevetto BUDD costruite dalla Fiat e dall'Ansaldo;

b) si è proceduto al completo rifacimento di 21 carrozze-letti tipo « Z »;

c) sono state ordinate alla Fiat 20 carrozze-letti dotate del più moderno « confort », ivi compreso il condizionamento d'aria, carrozze che entreranno in servizio entro il 31 dicembre 1958;

d) sono state rimodernate alcune carrozze-ristorante presso la Breda;

e) si è proceduto ad aumentare il « confort » delle carrozze-pullman con l'installazione di un impianto di aria condizionata.

Attualmente il parco italiano è il più moderno ed efficiente fra quelli della Compagnia.

* * *

Il settore italiano della Compagnia assicura:

a) servizi di carrozze-letti (complessivamente 53 servizi);

b) servizi di carrozze-ristorante (complessivamente 37 servizi di cui 8 su elettrotreni delle Ferrovie dello Stato);

c) servizi di carrozze pullman, (2 servizi);

d) servizi di ristoro su treni a lungo percorso (complessivamente 87 servizi).

Tali servizi sono regolati da due Convenzioni:

1. — « Convenzione per la circolazione delle carrozze-letti, carrozze-pullman, carrozze-ristorante e treni di lusso della C.I.C.L. », la quale prevede:

A) per le carrozze-letti una compartecipazione a favore delle Ferrovie dello Stato:

del 20 per cento per il prodotto fra 44 e 66 lire per carrozza-Km.;

del 40 per cento per il prodotto fra 66 e 88 lire per carrozza-Km.;

del 60 per cento per il prodotto eccedente le 88 lire per carrozza-Km.

Peraltro, in deroga a tale formula, per il periodo 3 giugno 1956-2 giugno 1959, la compartecipazione delle Ferrovie dello Stato è stata ridotta all'otto per cento del prodotto, allo scopo di andare incontro alla C.I.C.L., che si è impegnata a far costruire 20 nuove carrozze-letti che entreranno in servizio entro il corrente anno;

B) per le carrozze-ristorante, una compartecipazione delle Ferrovie dello Stato, del 5 per cento sul prodotto totale lordo per pasti e consumazioni varie;

C) per le carrozze-pullman, una compartecipazione delle Ferrovie dello Stato del 30 per cento sul prodotto relativo. Tale compartecipazione fino al 30 giugno 1957 era del 5 per cento.

2. — « *Convenzione fra l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e la C.I.C.L. per l'esercizio dei servizi di ristoro nei treni viaggiatori* », la quale prevede le seguenti percentuali di compartecipazione delle Ferrovie dello Stato:

7 per cento per i servizi per i quali le Ferrovie dello Stato mettono a disposizione un compartimento, per quelli svolti negli elettrotreni senza servizio di ristorante, nonché per i servizi effettuati nelle elettromotrici ed automotrici appositamente attrezzate a cura e spese della C.I.C.L.;

5 per cento per i servizi appoggiati a quelli di ristorante o alle carrozze-letti, per quelli svolti su treni turistici e altri treni effettuati dalle Ferrovie dello Stato, nonché per i servizi di ristoro effettuati in Sardegna;

5 per cento sugli aggi netti che la C.I.C.L. percepisce dall'Amministrazione dei Monopoli di Stato per la vendita dei tabacchi.

Il numero dei viaggiatori trasportati in carrozze-letto nel 1957 è stato di 545.228 con un introito per la C.I.C.L. di lire 2 miliardi e 510.748.822 ed una compartecipazione delle Ferrovie dello Stato di lire 201

milioni e 219.905 oltre ad un incasso per supplemento delle Ferrovie dello Stato di lire 104.674.720 (dal 3 giugno data di istituzione del supplemento fino al 31 dicembre 1958).

Il numero dei pasti serviti nelle carrozze ristorante e negli elettrotreni delle Ferrovie dello Stato è stato nel 1957 di 1.314.000, con un introito per la C.I.C.L. di lire 2.024.585.366 ed una compartecipazione delle Ferrovie dello Stato di lire 101.229.271.

Il numero dei viaggiatori trasportati nelle carrozze-pullman è stato nel 1957 di 35.318 con un introito per la C.I.C.L. di lire 64.016.699 ed una compartecipazione delle Ferrovie dello Stato di lire 12.244.835.

Il servizio di ristoro sui treni viaggiatori, che ha subito un notevole sviluppo negli ultimi anni (da 46 servizi nel 1952 si è passati a 87 servizi nel 1957) ha dato alla C.I.C.L. nel 1957 un introito globale di lire 714.079.855 ed una compartecipazione delle Ferrovie dello Stato di lire 48.630.830.

In modo particolare, è poi da notare che, a partire dal 1° luglio 1958, sono stati istituiti in via di esperimento alcuni servizi di carrozze ristoro con pasti a prezzo ridotto. Sappiamo che è allo studio l'opportunità di completare tali servizi con carrozze-buffet delle Ferrovie dello Stato da utilizzare in treni attualmente non serviti da carrozze-ristorante o per sostituire queste ultime in quei treni in cui la loro frequentazione è assai scarsa.

Gli introiti complessivi dei servizi sopracitati sono stati quindi nel 1957 di lire 5.313.430.742, con una compartecipazione delle Ferrovie dello Stato di lire 363 milioni e 324.841.

Queste cifre dimostrano l'importanza della gestione della C.I.C.L. per le Ferrovie dello Stato, specialmente se si tiene conto del fatto che, nell'attuale situazione del traffico viaggiatori, le Ferrovie dello Stato hanno tutto l'interesse a rendere il viaggio per ferrovia quanto più possibile confortevole.

Oltre all'attività anzidetta, la C.I.C.L. svolge anche una notevole attività turistica, nella quale è inquadrata la vendita dei biglietti delle Ferrovie dello Stato.

Per tale attività essa è associata alla Thos. Cook & Son, di cui possiede una parte considerevole di capitale e con la quale esercita l'attività stessa attraverso 350 agenzie sparse in tutto il mondo. In Italia le agenzie sono 13 e la cifra di affari che esse hanno realizzato nel 1957 attraverso la vendita di biglietti ferroviari, di passaggi aerei e marittimi, di viaggi a forfait, ecc. è stata di circa 7 miliardi, con un considerevole apporto di valuta pregiata.

Per quanto riguarda la vendita di biglietti delle Ferrovie dello Stato sia in Italia che all'estero esiste altra apposita Convenzione F.S.-C.I.C.L. la quale prevede la corresponsione, da parte delle Ferrovie dello Stato, delle seguenti provvigioni:

In Italia:

4 per cento sugli introiti;

All'estero:

5 per cento fino a 50 milioni di lire di introiti;

7 per cento da 50 a 100 milioni di introiti;

8 per cento oltre 100 milioni di introiti; superprovvigione del 2 per cento sui viaggi di comitive di almeno 25 persone provenienti dall'estero, organizzati dalla C.I.C.L.

La C.I.C.L., da parte sua, corrisponde alle Ferrovie dello Stato, in base alla detta convenzione, un canone concessionale di lire 1 milione all'anno ed ha costituito un deposito cauzionale di lire 4 milioni.

L'attività di vendita dei biglietti delle Ferrovie dello Stato in Italia ed all'estero della C.I.C.L. ha dato nel 1957 i seguenti risultati:

	Introiti	Provv.
<i>Italia:</i>	L. 1.843.962.317	73.245.660
<i>Estero:</i>	» 390.195.673	53.632.782
TOTALI	L. 2.234.157.990	126.877.442

CONCLUSIONI

Onorevoli Senatori. Noi sappiamo di non avere trattati tutti i problemi, che riguardano i trasporti, nè di avere esaminati esaurientemente quelli su cui abbiamo, in particolare, soffermata la nostra attenzione. La materia — oltre ad essere estremamente delicata — è ampia e non può essere esaurita in una relazione sullo « Stato di previsione delle spese »: nella quale ipotesi la relazione diventerebbe eccessivamente lunga e non sarebbe attentamente letta da quanti si interessano della vita e dello sviluppo del Ministero dei trasporti.

Noi sappiamo che vi sono problemi, e della massima urgenza, che attendono la loro soluzione e, pertanto, ascolteremo con la dovuta attenzione quanto proporranno — a complemento di questa relazione — gli onorevoli Senatori che porteranno nel dibattito il contributo dei loro studi, della loro passione, della loro esperienza.

Prevediamo che gli interventi metteranno in evidenza il fenomeno della riduzione del traffico che, naturalmente, ha una incidenza negativa sull'andamento economico dell'Azienda ferroviaria, gravata da pesanti oneri non facilmente comprimibili data la rigidità del sistema su cui i trasporti ferroviari, allo stato attuale, si muovono. Non dobbiamo, però, perdere di vista il necessario elemento obiettivo che rivela la crisi dei trasporti ferroviari in quasi tutte le nazioni di Europa e particolarmente in Italia. Noi non sottovaluteremo tale crisi che è tanto più notevole in quanto gli altri sistemi di trasporto in concorrenza con la ferrovia (trasporti su strada e quelli per via aerea) sono in fase di continuo ed accentuato sviluppo.

L'Azienda delle ferrovie dello Stato — che, come abbiamo scritto precedentemente, avverte la crisi e finora non ha trascurato di fare quanto ad essa era possibile attuare — ha creduto di poterla superare sotto un duplice punto di vista:

- a) coordinare i trasporti su strada;
- b) chiedere il rimborso degli oneri extra-aziendali.

Noi non abbiamo risparmiato apprezzamenti favorevoli e lodi sia al Ministro dei Trasporti che a tutti i valorosi funzionari dell'Azienda ferroviaria e della Motorizzazione Civile di cui apprezziamo altamente le qualità tecniche ed amministrative anche per la lunga esperienza fatta da uomo responsabile di governo in quel Dicastero e, perciò, non possiamo essere ritenuti sospetti di predisposizione contraria se affermiamo che il problema del coordinamento dei trasporti — nonostante la buona volontà manifestata, di continuo, da parte degli organi competenti — attende ancora la soluzione desiderata.

Non è inopportuno ricordare che il Parlamento — in diverse occasioni — ha invocata la riforma strutturale del Ministero dei trasporti nel senso di devolvere la competenza relativa alla costruzione del sistema stradale al Ministero anzidetto unificandola con l'esercizio in modo che la responsabilità della politica dei trasporti stradali e ferroviari sia fatta con visione unitaria dallo stesso Ministero.

Ciò non è stato ancora fatto: il che costituisce un grave danno per l'economia nazionale perchè — mentre nel passato si costruì una rete ferroviaria nazionale senza prevedere lo sviluppo dei trasporti stradali — oggi si dà il massimo incremento al trasporto stradale trascurando il necessario coordinamento con la rete ferroviaria.

In merito al rimborso degli oneri extra-aziendali all'Azienda ferroviaria noi — come scrivemmo nella relazione fatta, alla Camera dei deputati, al relativo « disegno di legge n. 3217 » — affermiamo che esso segna una vittoria delle competenti Commissioni legislative del Senato e della Camera che, costantemente, hanno sostenuto il principio della reversibilità sui bilanci delle Amministrazioni varie dello Stato delle spese relative ai servizi prestati gratuitamente o a condizioni di favore da parte delle Ferrovie dello Stato.

Ma, nello stesso tempo, non possiamo non riconoscere che tale rimborso è un mezzo di

chiarificazione del bilancio ma non è il mezzo più idoneo per risolvere i gravi problemi che, purtroppo, ancora travagliano l'Azienda ferroviaria.

Le cause vere e più profonde del disavanzo sono da ricercarsi — a nostro avviso — nella mancata attuazione di più coraggiose iniziative, che trascendono la volontà dei dirigenti e dello stesso Ministro preposto a quel Dicastero.

Noi riteniamo che sia giunto il momento di affrontare — con risolutezza e fiducia — quei problemi che formano oggetto di attento esame da parte degli studiosi e degli stessi parlamentari. E siamo sicuri che — per la risoluzione degli stessi problemi — unanime sarà il consenso di quanti hanno veramente a cuore l'ordinato e sano sviluppo dei trasporti nel nostro Paese.

Pertanto — nel concludere questa nostra relazione — crediamo di interpretare la volontà di tutti gli onorevoli Senatori componenti la Commissione dei trasporti nell'invocare le provvidenze, che seguono:

a) riforma strutturale del Ministero per il coordinamento dei sistemi dei trasporti terrestri ai quali si rende necessario coordinare i trasporti per via aerea, che possono considerarsi complementari di quelli terrestri;

b) riforma dell'Azienda delle ferrovie dello Stato specie al fine di dare la massima autonomia e responsabilità agli organi direttivi non soltanto nel campo tecnico ma anche nella gestione economica ed amministrativa: e ciò per separare pure dalle responsabilità dei dirigenti quella del Ministro che deve essere essenzialmente politica;

c) attuazione, nel più breve tempo possibile, del Consiglio Superiore dei Trasporti — del quale devono far parte anche personalità estranee all'Amministrazione dello Stato particolarmente competenti nella materia in oggetto — che abbia, fra gli altri compiti, quello di pronunziarsi su tutte le iniziative inerenti ai trasporti in genere e sulla loro rispondenza alle vere ed effettive esigenze del Paese.

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Con l'augurio fervido e sincero che le invocate provvidenze diventino realtà operante in un domani non lontano, onorevoli Senatori, vi invitiamo a dare la vostra approvazione al bilancio del Ministero dei Trasporti e dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato mentre a tutti i funzionari, dal

più umile al più elevato in grado, rinnoviamo la testimonianza del nostro vivo apprezzamento della loro attività solerte e veramente faticosa al servizio dell'Italia rinnovata.

JERVOLINO, *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 1958 al 30 giugno 1959, 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 1958 al 30 giugno 1959, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità degli stati

di previsione allegati alla presente legge (appendice n. 1).

Art. 3.

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 1958-59, in lire 35.500.000.000.

Art. 4.

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.

I N D I C E

INTRODUZIONE	Pag.	2
TITOLO I. — PRINCIPALI PROBLEMI TRATTATI NEGLI ESERCIZI FINANZIARI PRECEDENTI »		
CAPITOLO 1. — ESERCIZIO FINANZIARIO 1953-1954	»	3
CAPITOLO 2. — ESERCIZIO FINANZIARIO 1954-1955	»	2
CAPITOLO 3. — ESERCIZIO FINANZIARIO 1955-1956	»	4
CAPITOLO 4. — ESERCIZIO FINANZIARIO 1956-1957	»	4
CAPITOLO 5. — ESERCIZIO FINANZIARIO 1957-1958	»	6
TITOLO II. — CONSIDERAZIONI PRELIMINARI SULLA POLITICA DEI TRASPORTI »		
CAPITOLO 1. — INFONDATA ACCUSA DEL DISINTERESSE DEL PROBLEMA FERROVIARIO	»	8
CAPITOLO 2. — PRETESO IMMOBILISMO DEL MINISTERO DEI TRASPORTI	»	9
CAPITOLO 3. — INOPPORTUNITA' DELL'INCHIESTA PARLAMENTARE SULLA GESTIONE DELLE FERROVIE	»	10
CAPITOLO 4. — RILIEVI CONCLUSIVI	»	11
TITOLO III. — ESAME DEL BILANCIO DELL'ISPettorato GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE »		
CAPITOLO 1. — PREMESSE DI CARATTERE GENERALE	»	12
CAPITOLO 2. — SPESE GENERALI E PER I SERVIZI	»	15
CAPITOLO 3. — SPESE PER INTERVENTI FINANZIARI DELLO STATO A FAVORE DELLE AZIENDE CONCESSIONARIE	»	15
CAPITOLO 4. — GESTIONI DIRETTE A CURA DELLO STATO	»	17
CAPITOLO 5. — TRASPORTI SU VIA PROPRIA O A IMPIANTI FISSI	»	19
CAPITOLO 6. — TRASPORTI SU STRADA ORDINARIA E MOTORIZZAZIONE	»	24
CAPITOLO 7. — MOTORIZZAZIONE E CODICE DELLA STRADA	»	27
CAPITOLO 8. — TRASPORTI A FUNE	»	28
CAPITOLO 9. — NAVIGAZIONE INTERNA	»	29
CAPITOLO 10. — TRATTAMENTO GIURIDICO, ECONOMICO, PREVIDENZIALE ED ASSISTENZIALE DEL PERSONALE DEI PUBBLICI TRASPORTI IN CONCESSIONE.	»	30
TITOLO IV. — ESAME DEL BILANCIO DELL'AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO »		
CAPITOLO 1. — SITUAZIONE FERROVIARIA DELLE FERROVIE DELLO STATO	»	33
CAPITOLO 2. — PROVVEDIMENTI ADOTTATI DA ALCUNE NAZIONI	»	34
CAPITOLO 3. — GESTIONE PRIVATA O GESTIONE DI STATO	»	34
CAPITOLO 4. — SITUAZIONE DEI BILANCI DELLE FERROVIE EUROPEE NELL'ANNO 1956	»	35
CAPITOLO 5. — PROVVEDIMENTI PER IL POTENZIAMENTO ED AMMODERNAMENTO DELLA RETE DELLE FERROVIE STATALI	»	36
CAPITOLO 6. — PROVVEDIMENTI A FAVORE DELL'ITALIA CENTRO-MERIDIONALE ED INSULARE	»	37
CAPITOLO 7. — PIANO DI MIGLIORAMENTO DEL MATERIALE ROTABILE	»	38

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

CAPITOLO 8. - NUOVE ELETRIFICAZIONI	Pag.	38
CAPITOLO 9. - PROVVIDENZE DISPOSTE A FAVORE DEL PERSONALE DELLA AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO NEL CORSO DELL'ESERCIZIO 1957-58	»	39
CAPITOLO 10. - PROVVIDENZE RELATIVE AGLI STIPENDI, INDENNITA' E COM- PETENZE ACCESSORIE	»	39
CAPITOLO 11. - DISPOSIZIONI A FAVORE DEGLI EX-COMBATTENTI O ASSIMILATI.	»	40
CAPITOLO 12. - PROVVEDIMENTI A FAVORE DEGLI ASSUNTORI A GESTIONE DIRETTA DEI SERVIZI DATI IN APPALTO	»	40
CAPITOLO 13. - ALLOGGI - ASSISTENZA - PREVIDENZA	»	40
TITOLO V. - GESTIONI AUTONOME E SPECIALI	»	41
CAPITOLO 1. - GESTIONE VIVERI « LA PROVVIDA »	»	41
CAPITOLO 2. - GESTIONE MUTUI AL PERSONALE	»	42
TITOLO VI. - ENTI COLLATERALI DI TRASPORTO	»	42
CAPITOLO 1. - ISTITUTO NAZIONALE TRASPORTI	»	43
CAPITOLO 2. - COMPAGNIA ITALIANA TURISMO	»	47
CAPITOLO 3. - COMPAGNIA ITALIANA AUTOSERVIZI TURISTICI	»	48
CAPITOLO 4. - COMPAGNIA INTERNAZIONALE DELLE CARROZZE CON LETTI E DEI GRANDI TRENI ESPRESSI EUROPEI	»	49
CONCLUSIONI	»	51
DISEGNO DI LEGGE	»	54