

# SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 1193-A)

## RELAZIONE DELLA 7<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

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

(RELATORE GENCO)

SUL

## DISEGNO DI LEGGE

*approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 5 agosto 1960*  
(V. Stampato n. 1974)

**presentato dal Ministro del Bilancio e ad interim del Tesoro**

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA  
IL 6 AGOSTO 1960

Comunicata alla Presidenza il 10 ottobre 1960

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti  
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961

## INDICE

PREMESSA . . . . .	Pag. 3
--------------------	--------

## PARTE PRIMA

ORDINAMENTO DEL MINISTERO DEI TRASPORTI . . . . .	3
---	---

## PARTE SECONDA

MOTORIZZAZIONE CIVILE E TRASPORTI IN CONCESSIONE . . . . .	3
SPESE GENERALI E PER I SERVIZI . . . . .	4
LINEE IN CONCESSIONE . . . . .	4
TRASPORTI SU STRADA VIAGGIATORI . . . . .	11
AUTOTRASPORTO MERCI . . . . .	12
SERVIZI A FUNE . . . . .	14
NAVIGAZIONE INTERNA . . . . .	15
GESTIONE GOVERNATIVA DEI SERVIZI PUBBLICI DI NAVIGAZIONE DEI LAGHI MAGGIORE, DI GARDA E DI COMO . . . . .	17
MOTORIZZAZIONE . . . . .	19
VIGILANZA SUL TRATTAMENTO DEL PERSONALE DEI SERVIZI IN CONCESSIONE . . . . .	20

## PARTE TERZA

AZIENDA DELLE FERROVIE DELLO STATO . . . . .	21
BILANCIO PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1960-61 . . . . .	21
PARTE ORDINARIA . . . . .	21
PRODOTTI DEL TRAFFICO . . . . .	21
ONERI EXTRA-AZIENDALI . . . . .	22
PERSONALE . . . . .	23
COMBUSTIBILI, ENERGIA ELETTRICA E CARBURANTI . . . . .	23
MANUTENZIONE DEL MATERIALE ROTABILE E DELLA LINEA . . . . .	23
RINNOVAMENTO DEL MATERIALE ROTABILE, DEI BINARI E DEGLI IMPIANTI FISSI . . . . .	24
SPESE ACCESSORIE . . . . .	25
PARTE STRAORDINARIA . . . . .	26
CONSISTENZA E STRUTTURA DELLA RETE . . . . .	26
LA STRUTTURA DELLA RETE . . . . .	27
STRUTTURA DELL'AZIENDA . . . . .	31
CONVENIENZA DELL'AUTOMAZIONE E MECCANIZZAZIONE . . . . .	32
CONFRONTO CON ALTRE RETI EUROPEE . . . . .	33
TRENI MERCI E TRENI VIAGGIATORI . . . . .	34
PARCO . . . . .	36
CARRI REFRIGERANTI . . . . .	37
POTENZIAMENTO E AMMODERNAMENTO DEGLI IMPIANTI FISSI . . . . .	37
COORDINAMENTO . . . . .	39
DISEGNO DI LEGGE . . . . .	43

## PREMESSA

ONOREVOLI SENATORI. — Per la seconda volta ho l'onore e l'onere di riferire al Senato sullo stato di previsione del Ministero dei trasporti. Nell'ormai lontano 1949 la 7<sup>a</sup> Commissione mi affidò l'incarico di relatore dello stesso bilancio. Misi allora in evidenza la consistenza, sia della rete delle ferrovie dello Stato, sia delle linee esercitate dall'industria privata, elencando i danneggiamenti provocati dalla guerra, lo stato dei lavori di ricostruzione e la consistenza delle riparazioni allora da eseguire.

Volgendo lo sguardo indietro, riconsiderando le statistiche di allora, e confrontandole con quelle attuali nel campo dei trasporti, si perviene alla conclusione che moltissimo cammino è stato compiuto, sicchè oggi la Nazione può in questo settore degnamente figurare a confronto con le altre Nazioni d'Europa.

Merito precipuo questo non solo dei Ministri che si sono succeduti al dicastero dei Trasporti ma di tutti i dipendenti di ogni ordine e grado, così dell'Azienda statale, come di quelle concessionarie, ai quali va, ed è doveroso, il riconoscimento della Nazione e del Parlamento, che è il più qualificato interprete del pensiero e dei sentimenti del popolo. Ciò premesso passo ad esaminare lo stato di previsione in oggetto.

spese effettive ordinarie . . . . .	L. 10.219.093.000
spese effettive straordinarie . . . . .	» 11.359.976.800
<b>TOTALE . . . . .</b>	<b>L. 21.579.069.800</b>

È rilevante precisare quale parte della spesa per l'esercizio 1960-61, destinata a spese di carattere produttivo, ossia alle spese cosiddette di *investimento*, contribuisce al potenziamento della economia nazionale. Le erogazioni a tale titolo sono previste nella somma di lire 5.430.400.000, pari a circa il 25,16 per cento della spesa globale, mentre negli ultimi esercizi le spese destinate a tali interventi si

## PARTE PRIMA

ORDINAMENTO  
DEL MINISTERO DEI TRASPORTI

Il Ministero dei trasporti, creato con decreto legislativo 12 dicembre 1944 n. 413, dopo la suddivisione del preesistente Ministero delle comunicazioni nei due ministeri delle poste e telecomunicazioni dei trasporti, si compone di due Direzioni generali:

- a) Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;
- b) Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

## PARTE SECONDA

MOTORIZZAZIONE CIVILE  
E TRASPORTI IN CONCESSIONE

## BILANCIO DEL MINISTERO

Lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 comporta stanziamenti per lire 21.579.069.800 rispetto alle lire 18.573.769.800 previste per l'esercizio corrente 1959-60 con una differenza in più di lire 3.005.300.000. I nuovi stanziamenti sono così formati:

sono aggirate intorno alla media di miliardi 3.762 annui, pari al 21 per cento della spesa globale di bilancio. Nel detto ammontare sono comprese la spesa per la costruzione del 2° tronco della ferrovia metropolitana di Roma, quella per il potenziamento di ferrovie, tranvie extraurbane e funivie concesse alla industria privata, quella destinata alle sovvenzioni chilometriche per la costruzione del-

le linee suddette e per rinnovo e completamento di attrezzatura delle gestioni governative.

Le altre spese considerate nello stato di previsione riguardano per milioni 3.050,5 oneri di carattere generale per il funzionamento dei vari servizi dell'Amministrazione dei trasporti; per milioni 14.638 interventi per la costruzione e l'esercizio di ferrovie concesse all'industria privata e per il potenziamento di ferrovie, tranvie e funivie; per milioni 237,8 interventi a favore dei servizi di navigazione interna, delle tranvie extraurbane e per l'esercizio di funivie e per milioni 132,8 altre spese diverse, per un totale di milioni 18.059,100. Se a queste spese si aggiungono le anzidette spese di investimento per milioni 3.520 si ha la spesa totale considerata nello stato di previsione di milioni 21.579,100 in cifra tonda. D'altra parte, se a dette spese si aggiungono milioni 315,8 accantonate nell'apposito fondo speciale del Ministero del tesoro, in riferimento a provvedimenti legislativi in corso di competenza del Ministero dei trasporti, le spese complessive ammontano, in sostanza, a milioni 21.894,9.

#### SPESA GENERALI E PER I SERVIZI

L'aumento complessivo è di lire 354.500.000 rispetto all'esercizio precedente e comprende miglioramenti economici ed interventi a favore del personale, spese postali, telegrafiche e telefoniche, spese per fitto di locali, spese per il servizio automobilistico dell'Ispettorato generale, spese per studi di carattere tecnico, pubblicazioni, periodici, eccetera.

Ritengo opportuno aggiungere, a proposito del personale, che si impone un adeguamento degli organici del personale, sia per adempiere ai compiti sempre crescenti dell'Ispettorato, sia per sistemare il personale oggi impiegato in posizione precaria. Non v'è chi non veda quanto estesi e complessi siano oggi i compiti di questa branca dell'Amministrazione; basti pensare al rinnovo delle patenti automobilistiche, in applicazione del nuovo Codice della strada, alle verifiche e ai collaudi degli autoveicoli, in continuo, progressivo aumento, alla vigilanza delle linee in concessione, e via dicendo. Si

impone pertanto un potenziamento dell'organizzazione periferica dell'Ispettorato con l'istituzione di nuovi uffici, e con l'accrescimento di quelli esistenti, in modo da soddisfare le esigenze del pubblico.

#### LINEE IN CONCESSIONE

Le leggi vigenti contemplano due forme diverse di concessioni ferroviarie all'industria privata: la concessione piena di costruzione e di esercizio e la concessione di sola costruzione previste dal « Testo unico per le ferrovie concesse all'industria privata », approvato con regio decreto 9 maggio 1912, numero 1447 e del regio decreto 2 agosto 1929, n. 2150.

Non vi sono nella legislazione vigente norme di carattere generale per le concessioni di solo esercizio, che pure hanno tanto sviluppo, che sono state adottate con leggi speciali e che riguardano le seguenti linee:

- 1) Brescia-Iseo;
- 2) un gruppo di linee del Salento delle Ferrovie Sud-Est;
- 3) alcune linee delle Ferrovie Calabro-Lucane;
- 4) le linee ex militari, ora in attività, Ora-Predazzo e Calalzo-Dobbiaco.

La forma tipica delle concessioni ferroviarie comprende costruzione ed esercizio. Tali concessioni venivano accordate in passato per periodi di tempo varianti da 50 a 90 anni, mentre ora il periodo massimo è di anni 70, dopo i quali linee ed impianti (escluso il materiale mobile) passano *definitivamente* in proprietà allo Stato. Il materiale mobile è solitamente di proprietà delle aziende concessionarie, col diritto dello Stato ad acquistarlo al termine della concessione.

Lo Stato corrisponde al concessionario sovvenzioni chilometriche a carattere integratore del bilancio. Tali sovvenzioni, variabili per le diverse linee, hanno subito, nel tempo gradualmente incrementi in relazione al traffico, alle caratteristiche delle linee ed al diminuito valore di acquisto della lira. Lo Stato poi provvede a corrispondere un sussidio di esercizio per linee o gruppi di linee, particolarmente

onerose per la costruzione o l'esercizio, come per esempio le ferrovie Calabro-Lucane, le Sicule, le Sarde, eccetera.

Per la costruzione di nuove linee, le sovvenzioni governative vengono ora stabilite caso per caso e con leggi speciali.

Per fronteggiare la situazione derivante dal forte aumento delle spese di esercizio, specialmente in questi ultimi anni, in cui le linee in concessione, tutte di estese limitate, hanno quasi totalmente perduto il traffico merci a carattere locale, il Ministero dei trasporti provvede a corrispondere alle ferrovie in concessione sovvenzioni straordinarie di esercizio sulla base delle risultanze più o meno deficitarie dell'esercizio a mente della legge 3 gennaio 1939, n. 2158.

Con successiva legge 2 agosto 1952, n. 1221, sono stati previsti provvedimenti per l'esercizio ed il potenziamento delle linee di trasporto in concessione, in modo da conseguire l'equilibrio tecnico-economico delle Aziende, sia attraverso la rivalutazione della sovvenzione di esercizio (fino al limite massimo di lire 600 mila a chilometro, aumentabile a lire 1 milione 400 mila a chilometro per le linee dell'Italia meridionale ed insulare di particolare importanza sociale e non sostituibili con autolinee), sia a mezzo dell'ammodernamento di impianti e materiale mobile, con un contributo dello Stato pari a non più della metà della spesa riconosciuta ammissibile, aumentabile a tre quarti per le linee meridionali ed insulari. La predetta legge n. 1221 è stata successivamente integrata e modificata con le leggi 21 febbraio 1957, n. 88, 7 marzo 1958, n. 237 e 24 dicembre 1959, n. 1130, intese sia ad assicurare una maggiore efficienza tecnica dei pubblici servizi che ad adeguare le sovvenzioni di esercizio alle mutate condizioni economiche. Una notevolissima parte dell'attività del Ministero e dell'Ispettorato generale è dedicata all'applicazione delle predette leggi; oltre che alla vigilanza tecnica e amministrativa delle linee. Il Ministro dei trasporti, sentito il parere di apposita commissione, determina quali linee siano risanabili mediante il solo adeguamento delle sovvenzioni, quali richiedano ammodernamento, trasformazione o sostituzioni di impianti e

di materiale rotabile, quali invece siano sostituibili con autolinee parallele.

La predetta legge n. 1221 ha imposto la preesistenza nel bilancio dello Stato di una massa di erogazione di 18 miliardi, cui se ne sono aggiunti altri 6, stanziati con legge 24 giugno 1959, n. 62. Il programma di interventi a favore delle aziende suscettibili di potenziamento tecnico ed economico è tuttora in corso di realizzazione ed ha richiesto la soluzione di molteplici problemi. Basti pensare che le sole linee ferroviarie esercitate dall'industria privata nel 1958 sono 106 per una lunghezza complessiva di chilometri 5.086,6, così ripartiti:

linee a scartamento ordinario n. 60 per chilometri 2.659;

linee a scartamento ridotto n. 46 per chilometri 2.427,5.

Le linee tranviarie extraurbane sono invece n. 49 per un totale di chilometri 636, così ripartite:

linee a scartamento ordinario n. 39 per chilometri 519;

linee a scartamento ridotto n. 10 per chilometri 167.

Le linee filoviarie extraurbane, infine, sono 190 per una lunghezza complessiva di esercizio di chilometri 1.076.

A queste vanno aggiunti i servizi di trasporto urbani, i servizi pubblici di navigazione interna, e quelli a fune.

L'approvazione del piano generale di ammodernamento delle ferrovie secondarie della Sardegna (con una lunghezza complessiva di Km. 835) ha dato inizio al primo ciclo di applicazione della legge n. 1221. Su una spesa globale di circa 8 miliardi, è stato stabilito un contributo dello Stato di circa 6 miliardi: la lunghezza delle linee sostituite è di 127 chilometri. Nell'esecuzione del vasto programma di lavori è stato seguito un criterio di gradualità, non disgiunto da quello di maggior rendimento.

Attualmente volgono al termine le opere del primo e secondo gruppo e tra breve verrà iniziato un terzo gruppo di lavori.

Sono stati ad oggi approvati e realizzati gli ammodernamenti delle seguenti linee:

Tranvia di Civitanova, trasformata in filovia;

Tranvie extraurbane di Cagliari, con sostituzione con filovia del tratto Monserrato-Quartu S. Elena;

Ferrovie Reggiane (Reggio - Ciano - R. Sassuolo-R. Guastalla e R. Boretto);

Ferrovia Spoleto-Norcia;

Funivia Cortina-Pocol;

Ferrovia Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola, sostituita parte con autoservizio e parte con filovia;

Funicolare di Capri;

Ferrovia Cancellone-Benevento;

Ferrovia Domodossola-Confini svizzero (tratto italiano della Domodossola-Locarno);

Ferrovie Cremonesi (Cremona-Soncino-Rovato), sostituite con servizi automobilistici;

Ferrovia Udine-Cividale.

È in corso di ultimazione l'ammodernamento delle ferrovie della Valcamonica (Brescia-Iseo-Edolo e Bornato-Rovato); Mestre-Piove-Adria; Bologna-Budrio-Portomaggiore-Massalombarda; Parma-Suzzara; Suzzara-Ferrara; Roma-Lido; Ferrotranvie Provinciali Veronesi; Tranvie Verona-Grezzana-Tregnago S. Giovanni Ilarione); linee dell'Azienda di navigazione interna lagunare di Venezia.

Per la ferrovia Sondrio-Tirano è stato studiato un programma di ammodernamento, il quale, però, si presenta in concorrenza con un disegno di legge di iniziativa parlamentare diretto alla risoluzione della concessione e all'inclusione della ferrovia nella rete statale.

Un disegno di legge è stato già concordato con il Ministero del tesoro, ed approvato dal Consiglio dei Ministri, per l'ammodernamento della ferrovia del Canavese secondo un piano che prevede la concessione di una sovvenzione oltre il limite delle lire 600.000 a chilometro, stabilito dalla legge n. 1221.

Nell'opera di risanamento nel campo dei trasporti ferrotranviari in concessione, ha assunto importanza notevole il potenziamento tecnico ed economico della rete ferroviaria della Penisola Salentina e della Ferrovia Cumana (Napoli-Pozzuoli-Torregaveta). In

favore della prima (ferrovie Sud-Est) su una spesa di circa 6 miliardi, il contributo statale è stato determinato nella misura di lire 4 miliardi 307.000.000.

Altri ammodernamenti, di cui è prossima la realizzazione in relazione al recente stanziamento aggiuntivo di 6 miliardi, sono quelli relativi alle seguenti linee:

Tranvie dei Comuni vesuviani, da trasformare in filovie;

Tranvie provinciali di Napoli, da trasformare parte in filovie, e parte in autoservizi;

Tranvie extraurbane di Milano (Milano-Cassano-Vaprio);

Ferrovia Alifana (Napoli-S. Maria Capua Vetere);

Tranvie Torino-Rivoli da sostituire con filovie.

Con tali forme di interventi, è da considerare la responsabilità che lo Stato si è assunta nel settore dei trasporti ferrotranviari in concessione. Gli oneri assunti trovano la loro contropartita nel miglioramento — di per sé stimolatore di traffico — dei pubblici servizi, anche se si debba constatare che il ritorno a più equilibrati rapporti tra prodotti e costi di esercizio non ha dato i risultati sperati; ciò a causa del notevole aumento delle spese di gestione e, in particolare di quelle relative al personale, non compensate da corrispondenti aumenti di introiti per l'immobilità delle tariffe.

Altre linee, per le quali è stata dimostrata la possibilità, senza lesione del pubblico interesse e col gradimento delle popolazioni interessate, della sostituzione con autoservizi, hanno formato oggetto di provvedimenti in tal senso, per una lunghezza complessiva di circa 650 chilometri. Altre linee, ancora, per circa 2 mila chilometri, sono state sostituite con servizi automobilistici, a norma dell'articolo 2 del regio decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496.

Utilizzando, poi, i contributi assegnati con varie leggi speciali e con la legge 14 giugno 1949, n. 410, relativa alla riparazione dei danni di guerra, è stato provveduto e si sta provvedendo a importanti lavori di costru-

zione e trasformazione di linee ferroviarie (Trento-Malè; Napoli-Piedimonte d'Alife; Circumflegrea, Umbertide-S. Sepolcro; Bari-Barletta; Alcantara-Randazzo). Detti contributi sono stati notevolmente aumentati con la legge 2 luglio 1959, n. 62, con la quale è stato autorizzato un ulteriore stanziamento di lire 8.249.400.000 che ha consentito di dare un notevole impulso al completamento delle suindicate ferrovie.

Altro importante compito demandato alla specifica competenza dell'Ispettorato Generale della M.C.T.C. è quello inerente la concessione di costruzione e di esercizio della ferrovia Metropolitana di Roma.

Un primo tronco Termini-Laurentina (E.U.R.) è stato ultimato ed aperto all'esercizio il 10 febbraio 1955 e con recente provvedimento (legge n. 1147 del 18 dicembre 1959) è stata autorizzata la spesa di lire 200 milioni necessaria per provvedere ad una conveniente sistemazione delle stazioni terminali della Metropolitana. Trattandosi di sistemazione resasi particolarmente urgente, in vista delle esigenze del traffico in occasione delle Olimpiadi, la Società S.T.E.F.E.R., aveva già dato inizio ai lavori nello scorso mese di novembre, prima che fosse stato emanato l'anzidetto provvedimento di legge.

I lavori sono ora in fase di ultimazione.

Si stanno predisponendo gli elaborati necessari per l'approvazione del corrispettivo di concessione.

L'esercizio del tronco di Metropolitana iniziatosi, come si è detto, il 10 febbraio 1955, è stato svolto dalla S.T.E.F.E.R. ai sensi della legge 15 maggio 1954, n. 272, che ha previsto una gestione provvisoria di tre anni per conto dello Stato.

Tale esercizio provvisorio, scaduto il 9 febbraio 1958, ha comportato una perdita, denunciata dalla S.T.E.F.E.R. in lire 610 milioni circa, ma ammissibile a rimborso — in base ad accertamenti svolti — limitatamente a lire 530 milioni circa, salvo modifiche per definizioni in corso. Essendo già stati corrisposti acconti per lire 250 milioni, dovrà provvedersi al rimborso della differenza di lire 280 milioni con le disponibilità che si avranno col prossimo esercizio finanziario.

Dovrà poi stabilirsi la sovvenzione annua da accordarsi alla S.T.E.F.E.R. a copertura della perdita di esercizio per la gestione della Metropolitana che, con atto di concessione in corso, sarà affidata in via definitiva a detta Azienda.

Con altro recente provvedimento (legge numero 1145 del 24 dicembre 1959) è stata poi data facoltà al Ministero dei trasporti di provvedere, d'intesa col Ministero del tesoro, alla concessione della costruzione e dell'esercizio di una nuova linea metropolitana lungo il seguente tracciato di massima: Piazza Risorgimento-Flaminio - Termini - S. Giovanni-Osteria del Curato con diramazione per la località Torre Spaccata, situata sulla Via Casilina.

La spesa autorizzata, da porre a carico del bilancio di questo Ministero e da ripartire in otto esercizi finanziari, ammonta a lire 26 miliardi.

I competenti Uffici dell'Ispettorato Generale hanno già predisposto gli studi (determinazione delle caratteristiche e prescrizioni tecniche, capitolato speciale ecc.) ed è stato provveduto agli inviti per la partecipazione all'appalto concorso del tronco stazione Termini-Osteria del Curato. La sede, i fabbricati e l'armamento di questo tronco potranno essere costruiti nel termine di tre anni dalla data del regolare inizio dei lavori. Intanto si sta già procedendo ai necessari studi per poter procedere al più presto all'appalto-concorso anche del secondo tronco Termini-Piazza Risorgimento e del tronco di diramazione per Torre Spaccata, in base agli stanziamenti autorizzati con la suaccennata legge n. 1145.

Si è già detto della necessità dell'intervento dello Stato per sussidi integrativi di esercizio alle gestioni in disavanzo delle linee concesse.

I sussidi in parola vengono accordati per le linee di preminente interesse pubblico, sempre che i concessionari abbiano applicato tutti i provvedimenti consentiti per l'adeguamento delle tariffe ed attuato ogni altro provvedimento per migliorare i risultati economici della gestione (articolo 2, legge 21 aprile 1959, n. 210).

## LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sulla concedibilità dei sussidi integrativi si pronuncia, mese per mese, la Commissione interministeriale per la riattivazione dei servizi di trasporto in concessione, nei limiti dello stanziamento del relativo capitolo del bilancio di questo Ministero.

Sin dai decorsi esercizi finanziari, lo stanziamento in bilancio per sussidi integrativi di esercizio è risultato del tutto insufficiente a fronteggiare l'onere relativo, tanto che nel mese di gennaio di ogni anno si deve ricorrere alla richiesta, al Ministero del tesoro, di una integrazione di fondi, ed in attesa che questa sia materialmente accordata (a distanza di vari mesi) e soltanto dopo che il Tesoro ha fornito assicurazioni di provvedere a detta integrazione, l'Amministrazione provvede a rilasciare, alle aziende interessate, lettere di assegnazione di sussidi, in base alle quali le aziende stesse riescono ad ottenere anticipazioni bancarie con ovvi notevoli sacrifici di interessi passivi, che vanno ad aggravare le perdite di esercizio.

Per quanto riguarda l'esercizio finanziario scorso, su una richiesta di stanziamento di lire 5.400 milioni sul capitolo 47, articolo 1 per la concessione di sussidi integrativi di esercizio, oltre ad una richiesta di lire 3.000 milioni da riservare alla sistemazione dei debiti aziendali verso le ferrovie dello Stato, l'Istituto nazionale della previdenza sociale e l'Erario, è risultata una disponibilità, a seguito delle decurtazioni apportate a detta previsione, di lire 4.654 milioni, di cui lire

300 milioni destinati alla copertura dei debiti anzidetti.

Su tale disponibilità ha inizialmente gravato l'importo dei sussidi di esercizio che non hanno trovato capienza nella integrazione di lire 1.500 milioni accordata dal Ministero del tesoro per il precedente esercizio finanziario, integrazione dimostratasi del tutto insufficiente, per cui il Ministero dei trasporti ha richiesto, per l'esercizio 1959-60, una integrazione di lire 2.500 milioni sul capitolo 47, articolo 1.

Dato però che il predetto Dicastero ha comunicato che sarà proposta — in sede di provvedimento legislativo di variazioni di bilancio — una integrazione limitata a lire 1.500 milioni, si prevede che potranno soddisfarsi le richieste aziendali per coperture di perdite correnti a tutto il mese di aprile, per cui alle esigenze dei successivi mesi di maggio e giugno corrente anno è stato provveduto a carico dei fondi stanziati sul corrispondente capitolo dell'esercizio finanziario 1960-61, il quale, già di per sé insufficiente a garantire le esigenze di detto esercizio, verrà a subire una preliminare falciatura.

Restano poi insoluti i debiti aziendali derivanti dalla mancata copertura delle perdite di esercizio di annate arretrate per la cui definitiva sistemazione è stata fatta particolare richiesta al Ministero del tesoro, per uno stanziamento straordinario di fondi per il complessivo importo di lire 5.905 milioni da destinare:

a) a copertura di debiti aziendali verso le ferrovie dello Stato . . .	L. 1.295 milioni
b) a copertura di debiti aziendali verso l'I.N.P.S. (esclusa la S.T.E.F.E.R. . . . . .	» 1.135 »
c) a copertura di debiti aziendali verso l'Erario . . . . .	» 475 »
d) a copertura di disavanzi arretrati S.T.E.F.E.R. . . . . .	» 3.000 »
<hr/>	
TOTALE . . . . .	L. 5.905 milioni
<hr/>	

In applicazione della più volte richiamata legge, n. 1221 molte aziende ferrotranviarie, già in regime di sussidi integrativi di esercizio, hanno ottenuto l'adeguamento della sovvenzione ordinaria di esercizio prevista ne-

gli originali atti di concessione. Tale adeguamento è stato accompagnato — quando le aziende stesse non svolgevano un servizio esercitato con mezzi sufficientemente moderni — da provvedimenti dei quali già si è ac-



cennato innanzi, per l'ammodernamento del materiale rotabile e degli impianti fissi ai sensi della predetta legge, che prevede un contributo dello Stato pari al 50 per cento della relativa spesa per le aziende dell'Italia settentrionale, e del 75 per cento per quelle meridionali ed insulari.

Gli importi che risultano ad oggi impegnati sul bilancio dal Ministero dei trasporti per sovvenzioni rivalutate sono i seguenti:

lire 2.827.643.872 per le ferrovie (capitolo 35);

lire 124.691.767 per le tranvie (capitolo 38).

Gli stessi impegni già assunti sono però soggetti a continue variazioni, e ciò in dipendenza di provvedimenti vari riguardanti:

1) *la revisione* — ai sensi della citata legge, n. 1221 — delle accennate sovvenzioni annue al fine di adeguarle alle effettive esigenze dell'esercizio;

2) *la proroga* — di sovvenzioni provvisorie — d'importo superiore a quelle definitive stabilite ad ammodernamento compiuto — cui deve provvedersi a seguito dello spostamento della data stabilita per l'ultimazione dei lavori di ammodernamento;

3) *il riconoscimento* di atti di cessione di quote di sovvenzione di esercizio previa trasformazione delle stesse in 15 annualità, ai sensi della legge 7 marzo 1958, n. 237, e della recente legge 24 dicembre 1959, n. 1130. Quest'ultima consente lo sconto di quote di sovvenzione definitiva durante il corso dei lavori, per la parte relativa all'ammortamento della spesa inerente all'ammodernamento agli impianti fissi, od a quella inerente agli interessi sulla spesa per il nuovo materiale rotabile, per le aliquote non coperte dal contributo dello Stato. Le quote scontate vengono scorporate dalla sovvenzione definitiva che decorrerà a fine lavori di ammodernamento e, trasformate in quindici annualità, hanno decorrenza immediata.

Anche per il capitolo 35 lo stanziamento non può che ritenersi assolutamente insufficiente ove si consideri che, oltre ai motivi suddetti, sono in corso d'istruttoria le ri-

chieste di revisione di sovvenzione avanzate dalle concessionarie delle seguenti ferrovie:

1) Ferrovie Reggiane (revisione sovvenzione definitiva);

2) Ferrovie Aretine (revisione sovvenzione provvisoria);

3) Ferrovie del Sud-Est (revisione sovvenzione provvisoria);

4) Ferrovia Ferrara-Suzzara (revisione sovvenzione provvisoria);

5) Ferrovie Udinesi (revisione sovvenzione provvisoria);

6) Ferrovia Siracusa-Vizzini (revisione sovvenzione provvisoria).

Dovrà inoltre farsi luogo alla concessione della sovvenzione di esercizio, a decorrere dal 1° luglio 1952, ed alla conseguente corresponsione del conguaglio tra sovvenzione spettante e sussidi concessi, a favore delle seguenti:

1) Ferrovie complementari della Sardegna e Strade Ferrate Sarde;

2) Ferrovia Mantova-Peschiera;

3) Ferrovia Centrale Umbra;

4) Ferrovia Garganica.

L'attività dell'Ispettorato generale M.C.T.C. nel settore di cui trattasi si concreta, infine, in un intervento diretto della gestione dei pubblici servizi di trasporto su rotaia e comunque ad impianti fissi, in particolari casi previsti dalla legge.

In applicazione della legge 18 luglio 1957, n. 614, l'Ispettorato generale M.C.T.C. è stato autorizzato a gestire direttamente i servizi pubblici di navigazione sui laghi Maggiore, di Como e di Garda, a mezzo di apposito gestore. Tanto il bilancio preventivo che quello consuntivo, come pure le spese di carattere straordinario, debbono essere sottoposti al preventivo parere del Comitato previsto dall'articolo 5 di detta legge. Il bilancio di previsione ed il conto consuntivo sono comunicati al Parlamento e vengono allegati agli analoghi elaborati del Ministero dei trasporti.

Il bilancio dell'esercizio finanziario 1960-61 prevede una impostazione di lire 300 milioni

per spese inerenti al potenziamento della flotta dei tre laghi ed una di lire 94 milioni a pareggio della presunta perdita di esercizio.

A tale riguardo può ritenersi che la perdita sarà inferiore a quella prevista, stante il favorevole andamento del traffico.

L'Ispettorato cura inoltre, a mezzo di apposito Commissario, le Gestioni commissariali governative delle seguenti ferrovie:

Ferrovie ex Padane (Ferrara-Codigoro e Rimini-Novafeltria);

Ferrovia Genova-Casella;

Ferrovia Penne-Pescara;

Ferrovia Circumetnea;

Ferrovie Meridionali Sarde;

Per il miglioramento economico delle predette gestioni di Ferrovie, la cui perdita per l'esercizio in corso è prevista in complessive lire 900 milioni circa, sono in programma lavori vari che riguardano:

1) la modifica di un tratto del tracciato della ferrovia Circumetnea, con ripristino della vecchia sede per una spesa di lire 230 milioni circa;

2) l'acquisto di tre automotrici e tre rimorchiate Brown-Boveri per le Ferrovie Meridionali Sarde per una spesa di lire 134 milioni circa;

3) l'acquisto di tre automotrici e tre rimorchiate per la ferrovia Circumetnea, per una spesa analoga.

L'entrata in servizio di detto materiale rotabile comporterà notevoli lavori di straordinaria manutenzione dell'armamento al fine di poter sfruttare le velocità consentite, lavori che impegneranno spese previste non inferiori a lire 550 milioni.

Un particolare accenno merita, infine, l'attuale situazione della rete delle ferrovie Calabro-Lucane.

Le ferrovie Calabro-Lucane, a scartamento ridotto di m. 0,95, sono state concesse alla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo mediante convenzione 25 gennaio 1911. La rete era stata allora prevista come un complesso organico di linee, tutte

collegate tra loro, della lunghezza complessiva di Km. 1.271.

Con la convenzione 10 luglio 1926, che è quella attualmente in vigore (con scadenza nel 1985), venne invece stabilita la esclusione del programma di costruzione di oltre 500 km. di nuove linee, per cui la nuova rete, ora ridotta alla lunghezza di km. 773 circa, ha perduto il suo previsto carattere di organicità con il conseguente evidente aggravamento delle già difficili condizioni di esercizio, trattandosi di ferrovie in genere di montagna.

Con la stessa convenzione lo Stato si è assunta la massima parte dell'alea dell'esercizio, accollandosi, a decorrere dall'anno 1932, i nove decimi dei disavanzi annuali, mentre in caso di esercizio attivo spettano allo Stato i tre quarti dei relativi utili.

Per tale ripartizione, all'articolo 24 della detta convenzione, è stabilita la revisione annua dei conti dell'esercizio, da effettuarsi computando all'attivo gli introiti e le sovvenzioni di esercizio percepite (circa 20 milioni annui) e al passivo le spese di esercizio, più alcune partite di carattere sociale e patrimoniale, tra le quali l'interesse del 7 per cento e un addizionale del 10 per cento nello interesse stesso, nel capitale investito nello esercizio per l'acquisto del materiale rotabile e di esercizio, per le scorte di magazzino e per il circolante.

Attualmente è in corso la revisione delle contabilità dell'esercizio dell'anno 1959, ai fini del pagamento del rimborso dei nove decimi del disavanzo verificatosi nell'anno stesso.

Su tale rimborso, presunto in circa lire 2.730 milioni (nove decimi del disavanzo complessivo previsto in lire 3.033 milioni circa), sono stati già corrisposti alla concessionaria, d'intesa con il Ministero del tesoro, anticipi mensili per complessive lire 2.530 milioni, allo scopo di ridurre la massa di circolante necessaria per l'esercizio e conseguentemente l'onere dell'interesse dovuto sul circolante medesimo, per cui il saldo ancora dovuto per il detto rimborso si aggirerebbe, salvo, s'intende, le risultanze della revisione, sulla cifra di circa 200 milioni di lire.

## TRASPORTI SU STRADA VIAGGIATORI

La rete autoservizi di linea per il trasporto di viaggiatori, che nel 1938 aveva raggiunto la consistenza di 3.479 unità, con uno sviluppo di km. 116.579 e una percorrenza di 2.300.464.000 viaggiatori-chilometri, subì un quasi totale annientamento per effetto degli eventi bellici.

Tuttavia la ripresa dei traffici automobilistici nel dopoguerra ha assunto aspetti imponenti, tanto che al 31 dicembre 1959 la rete delle autolinee è rappresentata dalle seguenti cifre:

numero autolinee extraurbane 9.898;  
sviluppo chilometrico della rete 569.826;  
autobus-chilometri 698.811.350;  
viaggiatori-chilometri 14.800.000.000;  
viaggiatori trasportati 920.000.000.

A questi dati sono poi da aggiungere 1.125 autolinee urbane con uno sviluppo di chilometri 7.121 e una percorrenza di 188.625.324 autobus-chilometri.

Particolare cura è stata posta dall'Ispettorato nel potenziamento e perfezionamento dei servizi di gran turismo per far fronte alle sempre crescenti esigenze del movimento turistico.

Per tale scopo, fin dal 1949, sono state ripristinate le annuali Conferenze nazionali per le autolinee di gran turismo le quali, attraverso libere e democratiche discussioni da parte delle imprese concessionarie e di tutti gli enti e le amministrazioni interessate, consentono un esame completo e obiettivo dei problemi generali e particolari relativi ai trasporti turistici su strada.

Per il 1960 sono state ammesse 490 autolinee di gran turismo con uno sviluppo di km. 93.600 e una percorrenza di 20.100.050 autobus-chilometri.

Quanto, poi, ai trasporti internazionali su strada, sono state ripristinate le annuali Conferenze internazionali con i Paesi confinanti, con soddisfacenti risultati. Al 31 dicembre 1959 le autolinee internazionali hanno raggiunto il ragguardevole numero di

130, con uno sviluppo (in territorio italiano) di km. 15.321.

Tra i problemi più importanti che interessano il settore dei servizi pubblici di trasporto su strada va ascritto quello relativo alla riforma della disciplina legislativa delle autolinee che attualmente sono regolate dalla legge 28 settembre 1939, n. 1822, modificata dal decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1955, n. 771.

Senonchè l'attuale disciplina dell'istituto concessionale si è rivelata non più efficiente, per cui il Ministero dei trasporti ha già da tempo provveduto, in base ad un accurato studio, a predisporre uno schema di provvedimento legislativo inteso a dare un nuovo assetto a tutta la materia.

Il provvedimento in parola, che già era stato distribuito al Senato nel corso della passata legislatura, dovrebbe essere riproposto all'approvazione del Consiglio dei ministri per poter essere poi di nuovo distribuito in Parlamento.

La questione presenta aspetti di particolare interesse, sia per l'Amministrazione, sia per le imprese concessionarie — che a varie riprese hanno sollecitato l'approvazione del provvedimento — in quanto tende a dare un assetto più idoneo, più stabile e più moderno al delicato settore.

Altro importante problema è quello relativo al coordinamento dei trasporti su rotaia con quelli su strada.

Onde avviare a soluzione tale problema, nel 1953 veniva stipulato un accordo tra la Associazione dei concessionari di autolinee (A.N.A.C.) e la Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Tale accordo, venuto a scadenza il 14 settembre 1959, è stato disdetto dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato allo scopo di un completo riesame del problema, onde stabilire la convenienza o meno di prorogare l'accordo medesimo.

Tuttavia, a seguito di un accurato studio da parte di una apposita Commissione, nelle more di un più approfondito esame della questione, l'accordo in parola è stato prorogato fino al 31 dicembre 1960.

## AUTOTRASPORTO MERCI

L'autotrasporto rappresenta indubbiamente, ormai, una entità preminente nel sistema dei trasporti di merci.

Basta considerare che al 30 giugno 1960 risultavano in circolazione, secondo le statistiche ufficiali dell'Ente Autotrasporti Merci:

n. 404.818 autocarri per una portata complessiva di quintali 9.231.355;

n. 165.040 motocarri per una portata complessiva di quintali 598.175;

n. 38.290 rimorchi per una portata complessiva di quintali 4.049.204.

In totale, dunque, tenendo conto anche dei 39.854 autoveicoli ad uso promiscuo, un parco di ben 648.002 veicoli per una portata complessiva di quintali 14.025.800.

È senza dubbio interessante porre in rilievo che, del parco in questione, ben 506.309 veicoli, pari al 78 per cento, sono muniti di licenza di trasporto in conto proprio, ma che nonostante tale alta percentuale numerica, gli stessi rappresentano solo il 47 per cento della capacità complessiva di trasporto. Gli autoveicoli autorizzati al trasporto per conto di terzi, infatti, pur rappresentando numericamente appena il 22 per cento del parco, dispongono di una portata di ben 7.239.489 quintali, pari al 53 per cento circa del totale.

Tali cifre non hanno bisogno di ulteriori commenti, specie se si considera che la consistenza complessiva degli autoveicoli adibiti al trasporto di cose ammontava a sole 160.060 unità per quintali 3.698.862 di portata complessiva al 31 dicembre 1946, salita quindi a 268.641 unità, per quintali 6.194.252, al 31 dicembre 1950, a 443.802 unità per quintali 10.192.734 al 31 dicembre 1955 ed, infine, a 593.960 unità, per quintali 13.000.502 al 31 dicembre 1959.

Si è ripetutamente parlato in sede parlamentare, durante le discussioni sul bilancio dei Trasporti, della necessità di adeguare la disciplina dell'autotrasporto di merci alle nuove esigenze derivanti appunto dalla attuale realtà del fenomeno, ben diversa, sia sotto l'aspetto tecnico che economico, da quel-

la esistente allorchè furono emanate la legge 20 giugno 1935, n. 1849, e, successivamente, il decreto del Capo provvisorio dello Stato 19 luglio 1946, n. 39, ratificato con legge 5 gennaio 1953, n. 33.

Non si può infatti ignorare che mentre l'autotrasporto si è sviluppato con il ritmo progressivo, certamente non prevedibile, indicato dalle cifre sopra riportate, a questo incremento non ha corrisposto nè, da un lato, un adeguato sviluppo della capacità della rete stradale, nè, dall'altro, un proporzionale aumento delle richieste e delle possibilità di trasporti su strada anche perchè, con il ritorno alla normalità della rete ferroviaria, dopo il periodo di inefficienza conseguente alle distruzioni belliche, si è andato proponendo, con attualità sempre crescente, il tema della concorrenza strada-rotaia ed il problema del coordinamento.

È noto come, in pendenza della riforma della legislazione di cui sopra, che disciplina tuttora l'autotrasporto di merci, siano stati emanati in effetti taluni provvedimenti diretti a sanare alcune situazioni particolari o a colmare qualche lacuna, nell'intento soprattutto di integrare le norme in vigore, laddove più manifestamente insufficienti o superate, con altre disposizioni che tenessero conto della mutata situazione dell'autotrasporto e delle più pressanti esigenze di un settore che ha assunto sempre più un ruolo di primo piano per la stessa vita economica del Paese.

Fra i provvedimenti che, nello spirito di una interpretazione delle vigenti norme legislative, hanno portato ad integrare opportunamente la disciplina in atto dell'autotrasporto, debbono ricordarsi quelli con cui si è attuato:

il contingentamento delle autorizzazioni al trasporto per conto di terzi attraverso un « blocco » al quale è stato poi derogato soltanto a lunghi intervalli, a seconda dei tipi degli autoveicoli e delle categorie di portata;

una maggiore oculatezza, nel rilascio delle licenze in conto proprio, a ditte industriali, commerciali ed agricole, soprattutto al fine di ovviare all'effetto, purtroppo verificatosi, del travasamento abusivo dell'attività professionale nel conto proprio;

il tentativo di identificare meglio e più compiutamente la capacità dell'azienda di autotrasporto rilevandone l'entità, la consistenza effettiva e la natura, in modo da assoggettare l'azienda stessa, e non già il veicolo, alla disciplina in atto. Donde la necessità di revisioni periodiche della posizione amministrativa delle singole aziende, al fine di esercitare un efficace controllo sul permanere dei requisiti richiesti per l'esercizio, e quindi per la iscrizione nel « Registro » delle aziende stesse.

Fra le deroghe cui si è fatto cenno più sopra, si ricorda la recente liberalizzazione delle autorizzazioni per portate fino a 50 quintali stabilita con decreto del Ministro dei trasporti del 20 giugno 1960.

Tutta questa materia ha trovato la sua trattazione democratica nei pareri espressi dalle Camere di commercio con riguardo alle esigenze dell'utenza, nell'esame sia dei Comitati consultivi provinciali, sia del Comitato consultivo centrale dell'Ente Autotrasporti Merci — che coordina con visione unitaria, nazionale, l'attività dei primi — ed infine nella discussione in seno alla Commissione interministeriale per lo studio dei problemi dell'autotrasporto.

Ma è indubitabile che, nonostante i provvedimenti anzidetti, resta pur ferma la esigenza di una revisione o, quanto meno, di un riordinamento completo e sistematico di tutta la materia che concerne la disciplina dell'autotrasporto.

Peraltro non si possono ignorare le notevoli difficoltà che si frappongono alla riforma della legislazione in vigore. Vi sono questioni e problemi, come quelli che riguardano il coordinamento degli investimenti e delle infrastrutture, nonché degli interessi dell'economia ferroviaria, degli autotrasportatori e dell'utenza, che debbono essere attentamente approfonditi e risolti.

Interferiscono, poi, profondi problemi di natura sociale che pure richiedono di essere tenuti presenti in maniera adeguata.

Occorre, quindi, bilanciare equamente le esigenze del trasporto professionale con quelle del conto proprio, come pure le esigenze della produzione automobilistica — con parti-

colare riferimento agli autoveicoli industriali — con quelle della nuova disciplina della circolazione e con le possibilità di assorbimento della immissione in esercizio di detti autoveicoli.

Tutto questo rappresenta un complesso tale di esigenze che rende indubbiamente difficile l'attuazione della riforma in questione.

È pertanto indispensabile procedere per gradi, non trascurando quanto avviene negli altri Paesi che, più o meno, si trovano tutti nelle stesse condizioni e nei quali sussistono i medesimi problemi e si sentono le medesime esigenze.

Se si tiene poi conto che siamo impegnati, attraverso il Trattato di Roma, a realizzare, con gli altri Paesi della Comunità, una politica comune dei trasporti e che già è in atto lo studio del regolamento che dovrebbe appunto dare attuazione agli articoli 74 e 75 del Trattato stesso, vien fatto di considerare se non convenga fin d'ora adeguarsi ad una disciplina unificata — anche se riferita, evidentemente, all'autotrasporto internazionale — ed attendere pertanto di conoscere i principi ed i criteri fissati per la prevista politica comune, ai quali è logico prevedere che non potranno fare a meno di adeguarsi le diverse legislazioni vigenti nei sei Paesi del Mercato comune europeo.

Sembra pertanto preferibile, in questa situazione, che, nelle more del processo di unificazione anzidetto, anzichè affrontare una riforma vera e propria della legislazione italiana in atto, si proceda ad un organico e razionale riordinamento e coordinamento delle norme esistenti, adeguandole, per quanto possibile, alle mutate situazioni ed esigenze del settore. Ciò che potrebbe praticamente attuarsi affrontando singolarmente e sistematicamente i diversi punti che sono alla base della vigente disciplina dell'autotrasporto — e sui quali, verosimilmente, dovrà comunque articolarsi anche la nuova disciplina — come, ad esempio:

la selezione degli operatori, attraverso una esatta individuazione degli elementi in base ai quali può essere obiettivamente comprovata la esistenza della idoneità per l'esercizio;

la revisione periodica della posizione amministrativa delle aziende. Al riguardo è il caso di ricordare che mentre il Codice della strada, strumento indubbiamente moderno, esige la revisione tecnica periodica degli autoveicoli, forse non è stata applicata con sufficiente fermezza la norma secondo la quale con la denuncia annuale degli autoveicoli stessi, si dovrebbe effettuare la predetta revisione amministrativa;

la pubblicità dei prezzi, argomento questo di piena attualità per gli indirizzi che si vanno profilando in politica dei trasporti e per i noti importanti pronunziamenti già avutisi in materia in campo internazionale;

i principi generali che debbono regolare l'uso del mezzo proprio o il trasporto per conto proprio.

Vi sono poi questioni che, seppure appaiono marginali, rivestono peraltro una certa importanza per il buon andamento del settore. È, ad esempio, di piena attualità il problema della cosiddetta « trasferibilità » delle autorizzazioni al trasporto per conto di terzi, attraverso la quale si dovrebbe, secondo gli esperti, facilitare l'ammodernamento del parco, consentire alle aziende di adeguarlo alle eventuali maggiori esigenze della clientela, favorire la creazione di nuove imprese di trasporto laddove giustificato, eccetera...

Altra questione riguarda il rilascio di nuove autorizzazioni al trasporto merci per autoveicoli di portata superiore ai 50 quintali: si ricorda che in merito è emersa da più parti, ed in diverse occasioni, la necessità di mettere a disposizione un nuovo contingente di entità non inferiore al 5 per cento del parco degli autoveicoli di portata superiore ai 50 quintali, autorizzati al trasporto per conto di terzi.

Vi è, infine, un ultimo argomento sul quale si vuole richiamare la particolare attenzione dell'onorevole Ministro dei trasporti: è quello delle autorizzazioni per la effettuazione di trasporti stradali internazionali.

Per l'Italia questa attività costituisce indubbiamente una fonte di lavoro e di ricchezza tale da richiedere ogni interessamento da parte dello Stato al quale, nell'ambito dell'economia generale del Paese, incombe

l'obbligo di vigilare affinché gli ingenti capitali investiti nell'attività in parola non abbiano a disperdersi.

Purtroppo, però, intransigenti posizioni assunte da diversi Paesi con i quali, in questi ultimi anni, l'Italia ha stipulato degli accordi bilaterali, hanno portato a limitare al massimo il numero delle autorizzazioni messe a disposizione per effettuare i trasporti internazionali in parola, creando delle notevoli difficoltà che hanno ripercussioni dannose sulla economia non solo delle aziende interessate, ma anche dei settori che, come quello agricolo, richiedono in certi casi il trasferimento rapido e non soggetto a restrizioni dei loro prodotti a mezzo di autoveicoli. Si tratta di una situazione che postula un costante interessamento degli organi governativi competenti ed interventi adeguati anche, ove necessario, presso gli organi della Comunità, laddove le posizioni assunte o i provvedimenti restrittivi adottati da alcuni Paesi, risultino in contrasto con i principi del Trattato di Roma.

#### SERVIZI A FUNE

Dopo l'emanazione del decreto presidenziale 18 ottobre 1957, n. 1367, con cui fu approvato il Regolamento generale per le funicolari aeree in servizio pubblico, e dopo aver perfezionato le prescrizioni speciali riguardanti le funivie del tipo classico, le seggiovie e le funi metalliche per tutti gli impieghi, l'Ispettorato generale della M.C.T.C. ha ora in corso di studio e di perfezionamento, con la consulenza della Commissione per le funicolari aeree e terrestri, le prescrizioni speciali per le funivie monofuni ad agganciamento automatico e la nuova regolamentazione delle sciovie. Per il completamento dell'aggiornamento della regolamentazione funiviaria occorre ancora provvedere allo studio delle norme per le funicolari terrestri e per gli impianti in servizio privato, cosa che l'Ispettorato potrà effettuare non appena ultimati i lavori in corso sopra detti.

A seguito della mozione conclusiva del I° Congresso internazionale dei trasporti a fune, è stata perfezionata la costituzione della

« Organizzazione internazionale dei trasporti a fune (O.I.T.A.F.) », della quale fanno parte Amministrazioni pubbliche, associazioni di categoria nazionali ed internazionali, istituti di ricerche e di studio, nonchè ditte, privati e studiosi comunque interessati ai problemi dei trasporti a fune appartenenti a 15 Nazioni diverse.

La sede dell'Associazione è presso l'Ispettorato generale della M.C.T.C. il quale svolge particolare attività al lavoro di studio e di ricerca impostato dall'O.I.T.A.F. e che ha valore notevole, nazionale od internazionale, nel campo della sempre maggiore sicurezza degli impianti a fune.

Sempre per quanto concerne il settore dei servizi di trasporto a fune è da far presente che da oltre un anno svolge la sua attività il laboratorio del Centro sperimentale impianti a fune di Montecompatri, per gli scopi prefissi di ricerca e di prova, limitati per ora alle funi metalliche e ad alcuni elementi particolari degli impianti funiviari, utilizzando all'uopo le installazioni e le macchine di prova che sono state realizzate ed acquistate con i fondi messi a disposizione dall'apposita legge del 1952 (lire 147 milioni). Va sottolineato che tale Centro sperimentale per gli impianti a fune, pur di recente costituzione, si è già molto affermato, tanto che ad esso ricorrono molte Nazioni europee, per le prove speciali sui materiali impiegati nei detti trasporti a fune, per cui è facile presumere che il Centro avrà in futuro più estesi compiti e più ampi riconoscimenti. Tale laboratorio però deve ora completare le attrezzature per quanto riguarda la sperimentazione al vero su impianti in funzione, e cioè deve essere costruito, adiacente al Laboratorio stesso, un impianto funiviario sperimentale.

A tale scopo da alcuni mesi l'Ispettorato generale ha formulato una proposta di legge per lo stanziamento di altri 100 milioni di lire, giudicati sufficienti per la costruzione del detto impianto.

#### NAVIGAZIONE INTERNA

I problemi di maggiore importanza nel settore della navigazione interna — altra attività di istituto dell'Ispettorato generale

della M.C.T.C. — che presentemente formano oggetto di particolare attenzione e studio, sono:

#### 1. — *Disegno di legge recante provvidenze in favore della navigazione interna*

Trattasi di una questione che l'Amministrazione, nel quadro dei necessari provvedimenti da adottarsi per la normalizzazione dei vari settori dei trasporti, si è premurata di affrontare fin dal 1949 ed ha cercato successivamente di risolvere in ogni modo, giustamente preoccupata del notevole dislivello che il grado di efficienza della navigazione interna in Italia presentava — e continua tuttora a presentare — rispetto a quello anteguerra, a causa soprattutto degli ingenti danni subiti, nel corso degli eventi bellici, dagli impianti fissi e dalla flotta nonchè dalla insufficiente manutenzione dei canali rimasti utilizzabili.

Resisi conto dell'assoluta necessità di un intervento governativo al riguardo, gli onorevoli Ministri succedutisi da quell'epoca nella direzione del Dicastero dei trasporti si sono adoperati di volta in volta affinchè tale iniziativa venisse dapprima avviata nella migliore impostazione possibile e fosse poi proseguita con la dovuta sollecitudine.

Dopo una serie di studi e di trattative che si svolsero con le altre Amministrazioni interessate, e segnatamente con quelle del Tesoro e delle Finanze, il disegno di legge all'uopo predisposto venne approvato dal Consiglio dei ministri nella riunione del 15 marzo 1955 e presentato quindi alla Camera dei deputati, la cui Commissione dei trasporti ebbe anche ad esaminarlo con esito favorevole.

Senonchè sopravvenne la fine della legislatura, ed, in conseguenza all'inizio della attuale, fu necessario dare nuovamente corso ai provvedimenti preliminari occorrenti per ripresentare al Parlamento lo stesso disegno di legge.

Su ciò convenne il Ministero del tesoro, aderendo esplicitamente alla ripresa di tale iniziativa, ma purtroppo il Consiglio dei ministri, di fronte alle difficoltà del momento,

ebbe ad apportare delle modifiche alle previsioni del bilancio relative all'esercizio finanziario 1958-59, e il predetto Ministero ritenne allora di dover escludere da ogni ulteriore seguito il disegno di legge in questione.

Considerata la gravità di una decisione del genere — che, ove non si trovi il modo di rimediare al più presto, potrebbe pregiudicare effettivamente il lusinghiero sviluppo cui si sta avviando la navigazione interna e che comunque non mancherebbe di creare spiacevoli ripercussioni fra le categorie interessate che da anni invocano provvedimenti legislativi in loro aiuto — l'Amministrazione ha interessato lo stesso Ministero del tesoro e quello del Bilancio, affinché vogliano disporre di nuovo il necessario stanziamento dei fondi già accordato a suo tempo, ma rimasto inoperante a causa dei contrattempi politici e delle difficoltà contingenti che hanno arrestato lo *iter* — ormai ben avviato — del disegno di legge di cui trattasi.

È stato prospettato:

che, con la ricordata deliberazione del Consiglio dei ministri, il Governo ha assunto in effetti un preciso impegno a promuovere l'approvazione parlamentare del predisposto disegno di legge;

che nelle diverse discussioni sul bilancio preventivo dei Trasporti, avutesi nella presente legislatura, i rispettivi relatori di maggioranza non hanno mai mancato di ricordare il suddetto impegno governativo e di prospettare la necessità che esso venga condotto sollecitamente a termine;

che relativamente modesto è in realtà l'onere statale conseguente all'approvazione di detto disegno di legge, essendo complessivamente costituito da una spesa di 1.500 milioni di lire ripartita in dodici esercizi finanziari per contributi alle costruzioni e alla motorizzazione dei natanti, nonché da un importo di 225 milioni di lire, limitato a cinque esercizi finanziari e da erogarsi per premi di percorrenza, del quale importo circa 155 milioni sono in sostanza un onere apparente data la loro destina-

zione alla navigazione di linea lacuale, *gestita ora dallo Stato*;

che la necessità di pronte e adeguate provvidenze in favore della navigazione interna è tuttora particolarmente attuale e inderogabile, non soltanto per un atto di giustizia verso una massa non trascurabile di lavoratori, di imprese e di cantieri che non hanno avuto nessuno dei tanti benefici statali accordati invece ad ogni altra attività nazionale, ma anche perchè, in vista della prossima realizzazione dell'idrovia internazionale lago Maggiore-Adriatico e dell'attuazione del Mercato comune europeo è interesse generale dell'economia italiana che il settore stesso venga incrementato e potenziato.

Per tutte le ragioni sopra accennate è pertanto indispensabile che un così importante problema venga posto fra quelli da risolvere decisamente e con particolare urgenza.

## 2. — *La realizzazione dell'idrovia internazionale lago Maggiore-mare Adriatico*

I notevoli trasporti di carburante con moderne autocisterne, che in questi ultimi anni vanno affermandosi e continuamente sviluppandosi sul Po, hanno fornito non solo una concreta prova della navigabilità della più importante idrovia italiana che, partendo dalla laguna veneta, penetra nell'entroterra collegando i più importanti centri agricoli e industriali della pianura padana, ma hanno dimostrato anche la vitalità e le possibilità della navigazione interna italiana in un quadro di sana economia dei trasporti. Questa constatazione costituisce una lusinghiera premessa a favore della realizzazione dei progetti in fase di avanzato studio o di prossima attuazione per aumentare i traffici su via d'acqua e per il completamento e l'espansione più razionale della rete idroviaria nell'entroterra padano.

Le petroliere provenienti da Venezia e che giungono ormai regolarmente, oltre che a Mantova e a Ferrara, anche a Cremona, hanno fatto sì che quest'ultima rotta sia inserita tra i normali ed efficienti porti dei traffici idroviari.



Sempre più urgente e indispensabile, per l'efficienza dell'intero sistema, si presenta la risoluzione dei problemi del collegamento di Milano, a mezzo di canali da costruirsi, con Cremona e con il lago Maggiore e cioè il collegamento di Locarno con il mare Adriatico per via d'acqua interna di carattere internazionale.

Tecnici qualificati, dopo un lungo esame della questione, hanno elaborato il progetto di una grande idrovia che, utilizzando il Po e con l'ausilio di canali artificiali, è destinata al collegamento del mare Adriatico con la Svizzera. Tale progetto è stato già approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e, nelle more della sua completa realizzazione, sono stati intanto iniziati e continuati i lavori di sistemazione dell'alveo di magra del Po.

Anche la Svizzera, peraltro, ha costituito un'apposita Commissione per gli studi relativi a una idonea soluzione del collegamento auspicato.

Gli studi effettuati si compendiano in due grandi progetti concernenti il collegamento Milano-lago Maggiore e il canale Milano-Cremona-Po.

Il progetto del collegamento Milano-lago Maggiore si suddivide in tre tronchi, con due distinte soluzioni — in alternativa — per il tronco intermedio.

Dopo attento esame dei costi di costruzione e dei vantaggi economici di esercizio offerti da ciascuna delle due alternative del secondo tronco, un'apposita Sottocommissione di studio si è pronunciata favorevolmente per l'adozione della soluzione in sponda prevalentemente piemontese.

Per quanto attiene al collegamento di Milano con il Po, attraverso Cremona, è stato elaborato un progetto che prevede un canale navigabile da Milano (con inizio dal Naviglio Pavese) al porto interno di Cremona. La lunghezza complessiva di detto canale è di chilometri 75 e la capacità del medesimo è per natanti di 1.350 tonnellate di portata.

Per l'esecuzione del canale Milano-Cremona-Po è stato istituito, con la legge 24 agosto 1941, n. 1044, un apposito consorzio che dovrà provvedere alla sola costruzione dell'opera, in quanto la cennata legge rimanda al futuro i provvedimenti più idonei per la

manutenzione e l'esercizio. Fanno parte del consorzio la Provincia e i Comuni di Milano e di Cremona che hanno offerto di anticipare il 40 per cento della spesa per conto degli enti locali interessati, spesa che si aggira complessivamente sui 33 miliardi.

Per ciò che concerne i rapporti di vario genere — e particolarmente quelli doganali — insorgenti fra l'Italia e la Svizzera dalla realizzazione del collegamento per via d'acqua fra il lago Maggiore e l'Adriatico, una apposita Commissione di studio, composta da rappresentanti dei due Paesi interessati, ha già predisposto un concordato schema di convenzione che dovrà ora essere approvato dai rispettivi organi competenti dei due Paesi medesimi.

Allo stato attuale occorre quindi che siano disposti da parte del Ministero dei lavori pubblici tutti gli stanziamenti, per passare al più presto alla concreta realizzazione dei progetti che già hanno avuto le prescritte approvazioni in via tecnica e amministrativa.

Di questo argomento si è interessato il Senato nella discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici nell'ottobre 1959 e lo scrivente, relatore allora sul bilancio dei Lavori pubblici — espresse parere favorevole agli ordini del giorno dei senatori Zelioli Lanzini e Gombi, che furono accolti dal ministro onorevole Togni, il quale assicurò che oramai l'idrovia, superate le fasi di studio, di progettazione e di costituzione del relativo Consorzio, sarebbe entrata nella sua fase di realizzazione, il che è avvenuto, tanto che, nei giorni scorsi, il Presidente della Repubblica ha dato inizio ai lavori di costruzione del porto di Cremona.

#### GESTIONE GOVERNATIVA DEI SERVIZI PUBBLICI DI NAVIGAZIONE DEI LAGHI MAGGIORE, DI GARDA E DI COMO

A decorrere dal 1° luglio 1957 il Ministero dei trasporti gestisce direttamente, a mezzo dell'Ispettorato generale della M.C.T.C., e i servizi pubblici di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como, in esecuzione della legge 18 luglio 1957, n. 614.

Si deve alla volontà ed all'opera del ministro Angelini se questi servizi, in stato di de-

## LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

plorevole trascuranza da parte dei concessionari, sono stati assunti in gestione governativa.

I risultati ottenuti, per effetto del poten-

ziamento degli impianti e di acquisto di nuovo materiale natante, sono dimostrati dalle seguenti cifre concernenti i traffici nel 1948, nel 1958 e nel 1959.

	Lago Maggiore	Lago di Garda	Lago di Como	TOTALE
<i>Viaggiatori trasportati (numero)</i>				
Anno 1948 . . . . .	1.370.471	200.135	1.811.322	3.381.928
Anno 1958 . . . . .	2.044.595	} 431.636	2.105.796	5.142.216
{ a) . . . . .	560.189			
Anno 1959 . . . . .	1.983.295	} 439.221	1.951.245	4.966.598
{ b) . . . . .	592.837			
Viaggiatori chilometro { a) . . . . .	23.570.174	} 8.096.218	19.512.450	55.033.342
{ b) . . . . .	3.854.500			
<i>Merci trasportate (tonnellate)</i>				
Anno 1958 . . . . .	1.985	782	1.167	3.934
Anno 1959 . . . . .	1.829	769	1.146	3.744
<i>Tonnellate chilometro</i>				
Anno 1958 . . . . .	25.876	14.076	23.340	63.292
Anno 1959 . . . . .	24.188	13.842	22.920	60.950
<i>Traghetto autoveicoli (Veicoli trasportati)</i>				
Anno 1948 . . . . .	63.353	—	2.144	68.497
Anno 1958 . . . . .	177.759 (c)	—	33.364	211.123
Anno 1959 . . . . .	202.753 (c)			

a) Solo bacino italiano.

b) Bacino svizzero. Da rilevare che la Svizzera ha ceduto il servizio di navigazione nella parte del lago di sua competenza territoriale alla nostra gestione e ciò sta a dimostrare il grado di funzionalità dei nostri servizi.

c) Autoveicoli traghettiati tra Laveno ed Intra e viceversa.

La gestione governativa dei predetti servizi di navigazione non solo presenta bilanci attivi, i cui risultati tendono continuamente a migliorare, ma ha realizzato servizi moderni e veloci — è in funzione anche un aliscafo, « la freccia del Garda » — che soddisfano le esigenze, anche turistiche, di alcune tra le più belle zone d'Italia.

#### MOTORIZZAZIONE

Lo sviluppo rapidissimo e sempre crescente della motorizzazione civile impone all'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione problemi di grande ampiezza e di vitale interesse per il Paese. A questi compiti l'Ispettorato adempie con i suoi uffici centrali e con quelli periferici — gli Ispettorati compartimentali, distribuiti regionalmente, in numero di 18 — oltre ai 2 uffici studi per nuove ferrovie in Sicilia e per le Ferrovie metropolitane e fonderie di Roma.

L'Ispettorato è affiancato da Commissioni: la Commissione per le autolinee, con relativo Comitato di studio, la Commissione interministeriale per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione, la Commissione per l'automobilismo, con nel suo seno sette Comitati permanenti di studio, la Commissione per le funicolari aeree e terrestri, la Commissione per la disciplina dei trasporti merci e quella per il coordinamento della omologazione delle macchine agricole.

L'ufficio studi, esperienze ed unificazioni — ufficio 21°, dipendente dal Servizio II della Motorizzazione — con il concorso dei Centri di fonometria di Roma e Milano e del Centro motori e carburanti di Torino, svolge la sperimentazione ed il controllo di nuovi tipi di parti di veicoli a motore o di nuovi ritrovati, e la elaborazione di norme tecniche di equipaggiamento di veicoli, anche in conformità di accordi internazionali.

L'Ispettorato, a mezzo dei Reparti sperimentali esistenti presso le sedi compartimentali di Torino, Milano, Bologna e Napoli, provvede pure all'approvazione delle parti fondamentali di veicoli a motore e alla omologazione di prototipi di autoveicoli e motoveicoli.

L'Ispettorato tratta di tutte le questioni tecniche riguardanti la circolazione automobilistica. È da rilevare a questo punto l'interferenza di compiti con l'Ispettorato generale della viabilità esistente presso il Ministero dei lavori pubblici.

Appare assai opportuno che azione di Governo e decisione del Parlamento eliminino, non soltanto in questo settore di attività, pluralità di uffici con gli stessi compiti ma assai spesso, se non sempre, in contrasto tra loro. L'opera dell'Ispettorato della M.C.T.C. si estende dalla disciplina delle scuole di guida alla immatricolazione degli autoveicoli, al collaudo e revisione periodica di essi, al rilascio delle patenti di guida.

A questo proposito è degna di lode la faticosa opera già svolta ed ancora in corso per sostituire le patenti di guida a seguito delle norme del nuovo Codice della Strada.

Va dato atto che alla compilazione del Codice e del relativo regolamento notevolissimo, se non preminente, è stato l'apporto dei tecnici dell'Ispettorato, alcuni dei quali, in unione a tecnici dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici, hanno collaborato con la 7<sup>a</sup> Commissione del Senato per la redazione definitiva dell'attuale Codice della strada.

L'Ispettorato provvede inoltre a risolvere tutti i problemi amministrativi e tecnici relativi alla circolazione degli autoveicoli, tratta dei requisiti dei conducenti, autorizza i servizi di noleggio o di piazza e rilascia infine i documenti di guida e circolazione per conducenti ed autoveicoli stranieri in temporanea permanenza in Italia. Vigila sulle concessioni operate dagli uffici periferici per trasporti in conto proprio o per terzi. Attività diretta e particolarmente intensa è stata svolta da esso per i trasporti internazionali di cose. Oltre all'esame delle domande di temporanea importazione dei veicoli da Paesi con cui non vigono convenzioni, sono state avviate e concluse trattative con vari Paesi per stipulare accordi bilaterali.

L'Ispettorato, estendendo la sua opera in questo vasto campo, ha promosso la istituzione, presso l'Università di Roma, del corso di ingegneria del traffico, istituito col contributo del Ministero dei trasporti e già al suo terzo anno di vita.

Di recente ha allargato i suoi compiti allo studio delle questioni proprie della motorizzazione, come: qualità ed impiego di materiali, carburanti, lubrificanti e pneumatici; organizzazione e conti di esercizio degli autotrasporti; statistiche generali dei traffici. Sarà opportuno che il Parlamento definisca anche i compiti dell'Ispettorato in materia di traffico e circolazione stradale, regolando così, secondo le competenze, questo largo settore dei trasporti, viaggiatori e merci su strada.

Si sono definiti accordi con il Belgio, la Jugoslavia, la Germania, la Svizzera. Sono per concludersi gli accordi con la Francia e l'Austria.

È stata anche assunta l'iniziativa di incontri ed accordi plurilaterali, almeno tra gli Stati aderenti alla Comunità economica europea, per disciplinare ed armonizzare lo sviluppo internazionale dei traffici di merci su strada, ancora ostacolati dai particolari ordinamenti in atto nei singoli Paesi.

Anche il settore dei veicoli che circolano saltuariamente su strada — come le macchine agricole — viene curato e disciplinato.

L'Ispettorato raccoglie ed elabora i dati statistici relativi agli incidenti stradali, si da ricavarne utili indicazioni o l'adozione di provvedimenti intesi, sia a prevenire incidenti, che a seguire conducenti e veicoli incorsi in incidenti stradali. Cura quindi la diffusione di numerose pubblicazioni distribuite gratuitamente agli utenti della strada e la divulgazione anche a mezzo della televisione delle norme per la prevenzione degli incidenti.

#### VIGILANZA SUL TRATTAMENTO DEL PERSONALE DEI SERVIZI IN CONCESSIONE

La legge attribuisce all'Ispettorato generale il delicato compito di vigilare sul trattamento giuridico, economico, previdenziale ed assistenziale del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione. Compito importante e delicato che riguarda una massa di lavoratori di oltre 90 mila unità, con una spesa complessiva, per il 1959, di circa 120 miliardi.

Sulle aziende in concessione l'influenza di tale spesa è rilevante e determinante perchè il costo del personale incide per il 60 o 70 per cento della spesa complessiva di esercizio.

Importanti gli aspetti sindacali del problema, perchè:

1) il rapporto di lavoro dei dipendenti dei servizi in oggetto è regolato dal regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, mentre per gli addetti alle autolinee extraurbane esclusi finora dal precitato rapporto di lavoro, solo nei giorni scorsi la 7<sup>a</sup> Commissione del Senato ha approvato un disegno di legge già approvato dalla Camera che comprende nel decreto n. 148 anche la detta categoria di lavoratori;

2) il trattamento previdenziale è diverso da quello dell'assicurazione contro l'invalidità e vecchiaia;

3) l'assistenza malattia fa capo a Casse di soccorso aziendali e non all'I.N.A.M.

Il trattamento economico è affidato invece a patti di lavoro, in continua evoluzione, tanto che da tempo si invoca una rielaborazione del predetto decreto n. 148. Dopo l'approvazione della legge 30 dicembre 1959, che ha regolato il problema degli assuntori delle ferrovie dello Stato, il Ministero dei trasporti sta predisponendo un disegno di legge per la regolamentazione delle assuntorie di ferrotranvie. La regolamentazione dell'orario di lavoro, già realizzata per i trasporti in concessione e per i trasporti pubblici su strada, deve ancora intervenire per gli addetti ad autotrasporti merci ed il Ministero ha allo studio la compilazione di apposito disegno di legge.

Sono invece in corso di revisione, da parte delle singole aziende gli accordi relativi alle competenze accessorie.

Una questione particolare in materia economica interessa peraltro il personale delle autolinee urbane che, a seguito della estensione a suo favore delle norme di equo trattamento, proprie dei ferrotranvieri, rivendica l'estensione del loro trattamento economico.

Particolarmente importanti sono le questioni nel settore previdenziale. Presso il Ministero del lavoro, con la partecipazione del-

L'Ispettorato generale M.C.T.C. e delle categorie interessate è in elaborazione un disegno di legge che deve innovare la materia, sia per consentire di rivalutare le pensioni per i lavoratori collocati in quiescenza prima del 1950 sia per precisare, incontestabilmente, quali elementi accessori delle retribuzioni siano da tenere presenti nella determinazione della pensione.

La questione è assai delicata per l'aggravio finanziario che verrebbe alle aziende di trasporto, particolarmente a quelle notoriamente deficitarie come le linee ad impianti fissi, sicchè i maggiori oneri previdenziali dovrebbero essere ripianati mediante aumento delle sovvenzioni ordinarie e straordinarie, che non possono superare nè i limiti della legge 2 agosto 1952, n. 1221 più volte citata, nè le disponibilità di fondi a disposizione del Ministero dei trasporti. È ovvio che ogni decisione è subordinata all'intervento del Tesoro, essendo le aziende impossibilitate a fronteggiare gli oneri previdenziali, come è dimostrato dal quasi generale stato di morosità delle aziende stesse.

### PARTE TERZA

#### AZIENDA DELLE FERROVIE DELLO STATO

BILANCIO PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1960-1961

#### PARTE ORDINARIA

Il bilancio di previsione prevede una entrata di milioni 402.912,5, a fronte di una spesa di milioni 425.527,2 con un disavanzo di milioni 22.614,7 minore di milioni 15.322,5 di quello dell'esercizio precedente che era previsto in milioni 37.937,2.

Tale risultato finanziario, oltre che rappresentare l'impegno di una direttiva di gestione rigida e per cui tutti gli sforzi tendono al risanamento del bilancio, costituisce

anche l'effetto della compressione di alcuni capitali di spesa e particolarmente quelli delle manutenzioni e dei rinnovamenti, notevolmente ridotti per esigenze di bilancio.

Infatti l'esborso complessivo per l'esercizio 1959-60, tra disavanzo originario del bilancio — milioni 37.937,2 — oneri extra aziendali — determinati in milioni 55.000 ed integrazione apportata con nota di variazione per fronteggiare i maggiori oneri per miglioramenti economici al personale secondo le leggi 27 maggio 1959, n. 324, e 3 marzo 1960, n. 185, — per milioni 21.781,6 — ammonterà a milioni 114.718,8 mentre per l'esercizio 1960-61 esso è previsto in complessivi milioni 98.000,1 — costituito da disavanzo per milioni 22.614,7 e da milioni 75.385,4 per oneri extra aziendali ed aumento del contributo a favore del fondo pensioni e sussidi.

In complesso, quindi, l'esborso complessivo del Tesoro è diminuito di milioni 16.718. Per i titoli costituenti l'aspetto più importante del bilancio, citerò le considerazioni più rilevanti, rimandando alla nota preliminare al bilancio di previsione l'esame dettagliato dei capitoli in cui esso si articola.

#### PRODOTTI DEL TRAFFICO

L'attenuarsi della congiuntura sfavorevole per gli effetti della recessione economica, già manifestatosi negli ultimi mesi dell'esercizio 1958-59, è stato seguito da una graduale ripresa dei traffici nei primi sei mesi dell'esercizio in corso.

Pertanto la previsione per l'esercizio 1960-1961 presenta un incremento dei prodotti del traffico di 14.500 milioni rispetto al 1959-1960, passando da 273.500 a 288.000. Questo risultato, che all'atto della formazione del bilancio poteva sembrare ottimistico, si è dimostrato, per l'andamento dei traffici dell'anno in corso, abbastanza rispondente al vero, come risulta dai seguenti prospetti:

## LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

## TRAFFICO VIAGGIATORI

DATI	Esercizi		Periodo luglio-febbraio		
	1957-58 (milioni)	1958-59 (milioni)	1958-59 (milioni)	1959-60 (milioni)	Variazioni %
Viaggiatori n. . . . .	373,5	372,8	245,9	251,6	+ 2,34
Viaggiatori Km. . . . .	25.102	25.649	17.366	17.651	+ 1,64
Introiti . . . . .	125.183	130.003	87.813	92.739	+ 5,61

## TRAFFICO MERCI

DATI	Esercizi		Periodo luglio-febbraio		
	1957-58 (milioni)	1958-59 (milioni)	1958-59 (milioni)	1959-60 (milioni)	Variazioni %
Tonnellate . . . . .	50,1	46,3	29,9	35,4	+ 18,10
Tonnellate Km. . . . .	13.603	13.274	8.716	10.277	+ 17,91
Introiti . . . . .	122.696	117.729	77.684	91.272	+ 17,49

Dall'esame dei dati del primo settore si rileva un aumento non solo dei viaggiatori chilometro e degli introiti, ma anche del numero dei viaggiatori e ciò per effetto di un maggiore benessere sociale, connesso all'incremento del reddito *pro capite*, dello sviluppo demografico, di una maggiore mobilità della popolazione, conseguente all'aumentato ritmo delle attività economiche, ed infine a causa del notevole incremento del turismo, sia interno che internazionale.

Pertanto, pur essendo la motorizzazione privata in continuo sviluppo, il che agisce da freno alla espansione del movimento ferroviario, non mancano prospettive di ulteriore ascesa.

Dai dati nel settore del trasporto merci si può notare una chiara correlazione tra l'altra congiuntura economica in atto ed i trasporti per ferrovia: si rileva infatti un

adeguamento dell'Azienda al nuovo ciclo, il che significa che i trasporti ferroviari sono parte integrante del sistema economico.

È da notare che l'incremento è pressoché parallelo tanto nel numero delle unità di traffico che nei risultati finanziari.

Se nel futuro l'espansione della nostra economia continuerà con il ritmo constatato dei mesi passati, i traffici ferroviari non potranno non giovare degli effetti della favorevole situazione, anche come conseguenza degli sviluppi degli scambi internazionali dovuti al probabile acceleramento del M.E.C.

## ONERI EXTRA-AZIENDALI

Nella previsione originaria dell'esercizio 1959-60, il rimborso all'Azienda degli oneri così detti extra-aziendali, di cui alla legge

## LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

29 novembre 1957, n. 1155, fu determinato in 55.000 milioni, ridotti successivamente a 50.000 milioni, in quanto la differenza di 5.000 milioni fu portata in aumento del contributo del Tesoro a parziale copertura del disavanzo di gestione del fondo pensioni e sussidi.

Nel preventivo 1960-61, in luogo dei predetti 50 000 milioni, il rimborso del Tesoro per questi oneri è stato più esattamente determinato in milioni 75.385,4, che sono stati iscritti nei corrispondenti capitoli dell'entrata, in base alla disposizione del decreto del Presidente della Repubblica 25 giugno 1959, n. 411, emanato per l'attuazione della legge n. 1155.

Questo rimborso ha portato ad una notevole chiarificazione del bilancio ferroviario, isolando gran parte degli oneri che su esso gravano per ragioni di carattere sociale o politico e comunque estraneo alla gestione economica vera e propria dell'Azienda.

Tuttavia fra questi oneri vi è quello ingente che l'azienda sostiene per colmare il disavanzo della gestione delle pensioni al personale, onere che nel bilancio 1960-61 graverà per 83.980 milioni, in confronto al contributo del Tesoro che da 10.000 milioni si è ora elevato a 15.000 milioni.

Anche questo problema dell'onere per pensioni deve essere studiato e risolto, in modo da lasciare a carico dell'Azienda soltanto la parte che ad essa deve far carico, ossia quella corrispondente all'esborso che ogni impresa economica deve sostenere per assicurare al personale in quiescenza o ai familiari a carico una adeguata liquidazione o la dovuta pensione.

## PERSONALE

Le spese di personale sono passate complessivamente (compresi i contributi per pensioni ed oneri previdenziali, assistenziali e sociali) da milioni 252.695,3 a milioni 278.476,9. Il notevole aumento di milioni 25.781,6 per le considerazioni precedentemente esposte, si è dovuto porre per intero a carico del bilancio ferroviario.

La consistenza media del personale da numero 161.348 del 1959-60 è prevista in numero 162.430 nel 1960-61. La paga media annua lorda del personale è passata da lire 1.029.454 (previsione originaria 1959-60) a lire 1.111.075 nel 1960-61.

Non sono compresi nei dati suddetti gli effetti economici dei provvedimenti in corso, sia per il nuovo orario di lavoro che per la rivalutazione delle competenze accessorie, proprie del personale ferroviario.

L'onere per questi due provvedimenti si valuta per l'esercizio 1960-61 intorno a milioni 11.400 (6.000 e 5.400 milioni rispettivamente) e deve far carico al bilancio della azienda attraverso ulteriori contrazioni degli stanziamenti della spesa.

## COMBUSTIBILI, ENERGIA ELETTRICA E CARBURANTI

Notevoli economie, rappresentanti il tangibile risultato dei programmi di ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria, si sono potute prevedere in questo settore della spesa.

L'estensione dell'elettrificazione e della dieselizzazione della rete, insieme alla contrazione dei prezzi delle forniture di carbone, hanno permesso di prevedere una minore spesa, rispetto al 1959-60, di milioni 4.280 per i soli combustibili, contro una maggiore spesa di milioni 615 nell'energia elettrica e di milioni 230 nei carburanti.

In complesso, per i titoli in oggetto, il bilancio 1960-61 sosterrà minori spese per milioni 3.435 (da milioni 24.035 del 1959-60 a milioni 20.600).

## MANUTENZIONE DEL MATERIALE ROTABILE E DELLA LINEA

Gli stanziamenti di questi capitoli, per la necessità di contenere il disavanzo del bilancio nei limiti desiderati, non hanno potuto avere dotazioni del tutto adeguate.

Lo stanziamento relativo alla manutenzione del materiale rotabile è passato da milioni 42.100 del 1959-60 a milioni 37.000 nel

1960-61, mentre quello relativo alla manutenzione della linea si è dovuto mantenere allo stesso limitato livello di milioni 12.600 del 1959-60.

Bisogna considerare che l'Azienda delle ferrovie dello Stato ha in consegna un patrimonio, la cui manutenzione, oltre che riflettersi sulla proprietà e sull'efficienza dello esercizio ferroviario, è precipuo interesse dello Stato.

Pertanto, se la limitazione delle spese di manutenzione di questo ingente patrimonio provoca a lungo andare un decadimento nelle condizioni dei beni che lo compongono, potrebbe avvenire, come di fatto avverrebbe, che la perdita di valore risulterebbe più ingente delle economie impropriamente realizzate e che queste ultime rappresenterebbero, in definitiva, un rimando al futuro di oneri ben maggiori.

Pur essendo ovvio che le manutenzioni sono direttamente collegate all'efficienza ed alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, sembra fuori dubbio che il problema delle manutenzioni debba essere affrontato, impostando nei futuri bilanci quelle dotazioni più adeguate ai cicli lavorativi correnti, tenuto conto dell'arretrato, che inevitabilmente si è venuto accumulando.

La più adeguata dotazione futura di questi capitoli di spesa potrà essere resa possibile, risolvendo il problema finanziario del bilancio della massima Azienda nazionale.

Anche nel capitolo della manutenzione straordinaria della linea, relativo a lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore, il bilancio presenta una notevole riduzione dello stanziamento, per milioni 1.550 (da milioni 2.000 del 1959-60 a milioni 450 nel 1960-61).

Per questo capitolo valgono le medesime considerazioni svolte per le manutenzioni ordinarie, tenendo anzi presente che se è in certo modo possibile rinviare qualche lavoro inteso a prevenire danni di forza maggiore, è difficile, se non del tutto impossibile, non eseguire, o rinviare, lavori derivanti dagli effetti di eventi dannosi come da qualche anno sta così spesso verificandosi.

#### RINNOVAMENTO DEL MATERIALE ROTABILE, DEI BINARI E DEGLI IMPIANTI FISSI

Le dotazioni dei capitoli di spesa relativi al rinnovamento del patrimonio ferroviario sono rimaste sostanzialmente immutate, rispetto a quelle dell'esercizio 1959-60.

Tali assegnazioni sono in prevalenza destinate a far fronte agli oneri derivanti dall'esecuzione anticipata dei programmi di rinnovamento previsti dal Piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento della rete.

Le spese per i rinnovamenti gravano, giustamente, sul bilancio dell'Azienda, in quanto sono destinate a sostituire l'ammortamento tecnico-economico dei beni patrimoniali dello Stato, in consegna alle Ferrovie, e ciò per mantenere integro il valore di tali beni.

Come si dirà successivamente, il sostanziale mutamento delle condizioni economiche dell'Azienda ferroviaria non rende invece più sostenibile e giustificabile il doppio onere che grava sul bilancio:

per i rinnovamenti corrispondenti al così detto ammortamento industriale;

e per l'onere dell'*ammortamento finanziario* delle somme investite nell'acquisto di nuovi beni patrimoniali.

Sarebbe invece necessario, una volta risolto il problema di fondo relativo al finanziamento dei nuovi investimenti patrimoniali, assicurare in futuro una dotazione di questi capitoli, adeguata alle effettive esigenze del patrimonio da mantenere in efficienza, sia agli effetti della durata economica, sia agli effetti del superamento tecnico, per seguire il progresso moderno dei mezzi e degli impianti. E ciò anche per evitare il fenomeno dell'obsolescenza dei medesimi, che, oltre un certo limite, richiede poi l'impostazione di programmi impegnativi per recuperare il tempo perduto (come nel caso degli attuali programmi quinquennali, in corso).



## SPESE ACCESSORIE

I capitoli di spesa, relativi alle annualità di ammortamento dei prestiti contratti per finanziare i programmi di nuovi investimenti patrimoniali, sono sensibilmente incrementati nel bilancio 1960-61.

La dotazione complessiva di questi capitoli passa da milioni 21.777 nel 1959-60 a milioni 29.105,7 con un aumento di milioni 7.328,7.

L'aumento è totalmente assorbito dalle annualità relative ai primi due prestiti, contratti con il C.C.O.P. (Consorzio di credito per le opere pubbliche) nel precedente esercizio 1959-60 (il finanziamento per il 1959-60 è stato assicurato con nota di variazioni al bilancio relativo) ciascuno di milioni 30.000 nominali, per il parziale finanziamento della prima fase del Piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento della rete di cui alla legge 21 marzo 1958, n. 289, per milioni 5.154,6 nonchè dal prevedibile onere, per interessi ed ammortamento, che graverà sull'esercizio 1960-61 per gli ulteriori prestiti da contrarre in applicazione delle leggi relative ai due Piani quinquennali (leggi 21 marzo 1958, n. 189 e 18 dicembre 1952, n. 1142) per milioni 2.176,4. Trattasi, in totale, di milioni 7.331.

La notevole incidenza di queste spese è fonte di una certa preoccupazione, perchè nei prossimi esercizi la situazione si aggraverà ulteriormente per l'onere delle annualità relative ai successivi prestiti, previsti dalle leggi del piano quinquennale a tutto l'esercizio 1964-65.

Si può fin d'ora prevedere che, con graduale aumento nel corso dei prossimi esercizi, dal 1964-65 dovrà essere iscritta in bilancio la notevole somma di oltre 43 mila milioni, che potrebbe ancora aumentare, se, nel frattempo, dovessero sorgere ulteriori oneri per investimenti patrimoniali oltre quelli finora approvati.

A tale riguardo va precisato che l'Azienda delle ferrovie deve giustamente sopportare l'onere della conservazione del patrimonio ferroviario in normale efficienza, sostenendo

cioè a proprio diretto carico le spese di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonchè quelle di rinnovamento riferibili a tutti i beni posseduti od acquistati nel corso della sua gestione.

Infatti, il bilancio delle ferrovie dello Stato, e particolarmente la « parte ordinaria », di cui si occupa, è un vero e proprio conto economico, che, come tale, dovrebbe porre in evidenza gli effettivi risultati di gestione.

È pertanto evidente che ciò non si verifica fin che a carico del bilancio, oltre alle spese riguardanti l'esercizio ferroviario (e quindi oltre alle manutenzioni ed ai rinnovamenti che rappresentano l'ammortamento tecnico-economico del patrimonio) si pongono anche gli oneri relativi all'ammortamento finanziario delle somme destinate a nuovi investimenti patrimoniali.

All'inizio della gestione di Stato questa insolita procedura, prevista dalle leggi istitutive, poteva spiegarsi e, anzi, in un certo senso, aveva la sua giustificazione. Le ferrovie venivano gestite in regime di monopolio e lo Stato non voleva avocare a sè l'avanzo o tutto l'avanzo di gestione, ma in tutto od in parte lasciava che l'Azienda, attraverso l'onere dell'ammortamento finanziario di anticipazioni del Tesoro o di prestiti contratti, portato a carico del suo bilancio, finanziasse investimenti patrimoniali per incrementare il patrimonio ferroviario.

In altri termini, lo Stato, come l'azionista di una società privata, devolveva in incremento del patrimonio gli utili o parte degli utili realizzati.

La situazione attuale è ben diversa; le ferrovie dello Stato operano in regime di libera concorrenza e debbono far fronte all'invadenza di altri mezzi di trasporto in condizioni di netta inferiorità, mancando della libertà operativa dei mezzi concorrenti ed esercitando l'importante servizio pubblico con il vincolo di leggi e regolamenti ispirati a superiori motivi di politica economica ed alla funzione sociale assolta.

Non sembra conseguentemente più giustificabile nè necessaria la procedura del doppio onere di ammortamento, che, oltre tutto, altera il risultato del conto economico dell'Azienda.

## PARTE STRAORDINARIA

Con le leggi 21 marzo 1958, n. 289, e 18 dicembre 1959, n. 1142, venne autorizzata l'esecuzione delle due fasi (con inizio dal 1958-59, la prima, e dal 1960-61, la seconda) del Piano quinquennale di ammodernamento e di potenziamento della rete ferroviaria.

Ciascuna fase prevede un programma di investimenti patrimoniali (rispettivamente milioni 125.000 e 150.000) comprendenti la elettrificazione e la dieselizzazione sulle linee principali esercitate a vapore, l'installazione di moderni impianti di sicurezza, segnalamento e blocco, l'aumento ed il miglioramento del parco rotabile e degli impianti fissi ed altri lavori e forniture connesse con l'attuazione del programma.

Inoltre, la prima fase prevede un programma di rinnovamento dei binari ed altri impianti fissi per 50.000 milioni, mentre la seconda ne prevede 15.000 milioni per rinnovamenti di rotabili ed ulteriori 10.000 milioni per il rinnovamento dei binari e impianti fissi.

Per la realizzazione di questo massiccio piano di lavori e forniture, l'Azienda è stata autorizzata con le leggi citate ad assumere gli impegni relativi fino alla concorrenza delle somme previste per ciascuna fase, mentre, per il finanziamento delle spese conseguenti, è stata autorizzata, per gli investimenti patrimoniali (125 + 150) miliardi a contrarre una serie di prestiti ammortizzabili in 20 anni, con una ripartizione in cinque successivi esercizi per ciascuna fase, in corrispondenza con il prevedibile maturarsi delle spese conseguenti alla progressiva realizzazione e liquidabilità delle opere e delle forniture.

Per i rinnovamenti (milioni 50.000 per la prima fase e milioni 25.000 per la seconda fase del Piano quinquennale), il finanziamento viene assicurato, per il previsto periodo di cinque esercizi successivi, con appositi stanziamenti a carico della parte ordinaria del bilancio dell'Azienda.

L'Azienda ha da diversi mesi già approvato le opere e le forniture previste dalla prima fase del piano quinquennale, per un importo di 175 miliardi e, entro il corrente esercizio, avrà già approvato due terzi delle opere e forniture previste dalla seconda fase, per altri 120 miliardi circa.

Nel prossimo esercizio 1960-61 le somme messe a disposizione per l'esecuzione del piano quinquennale saranno quindi completamente impegnate.

Il finanziamento dei lavori, delle opere e delle forniture patrimoniali secondo lo schema previsto dalle leggi, ha trovato attuazione per 60 miliardi, mutuati con il C.C.O.P. nell'esercizio 1959-60, e troverà ulteriore sviluppo nel 1960-61 con altre due rate di prestiti, per complessivi 50 miliardi.

Nella parte straordinaria del bilancio 1960-1961, sono iscritti in entrata, oltre ai 50 miliardi suddetti (prestiti ventennali che la Azienda assumerà a suo carico), milioni 12.612, posti a carico della parte ordinaria dello stesso bilancio nei capitoli dei rinnovamenti del materiale rotabile (milioni 11.112) e del contributo per le miglorie ed aumenti patrimoniali (milioni 1.500), per far fronte al finanziamento dei programmi quinquennali dei rinnovamenti anticipati.

Sono infine iscritti milioni 2.150 per il presunto valore dei materiali di disfacimento ricavati, e per i rimborsi e concorsi di terzi nelle spese di lavori patrimoniali.

In complesso, nella parte straordinaria del bilancio 1960-61 sono quindi iscritti milioni 64.762, con un aumento di milioni 22.150 rispetto al 1959-60.

## CONSISTENZA E STRUTTURA DELLA RETE

La consistenza della rete delle ferrovie dello Stato al 30 giugno 1959 è la seguente :

Linee di proprietà dello Stato o di Enti nazionali ed esteri di confine :

## IN ESERCIZIO

## A scartamento ordinario:

	In Km.	
A doppio binario:		
elettrificate . . . . .	3.792,2	
non elettrificate . . . . .	630,5	
		<u>4.422,7</u>
A semplice binario:		
elettrificate . . . . .	3.345,8	
non elettrificate . . . . .	8.422,7	
		<u>11.768,5</u>
TOTALE LINEE IN ESERCIZIO A SCARTAMENTO ORDINARIO . . . .		<u>16.191,2</u>

## A scartamento ridotto:

	In Km.	
Verona (m. 0,76):		
non elettrificate . . . . .	31,4	
Palermo (m. 0,95):		
non elettrificate . . . . .	315,7	
		<u>347,1</u>
TOTALE LINEE IN ESERCIZIO A SCARTAMENTO RIDOTTO . . . .		<u>347,1</u>
TOTALE IN ESERCIZIO . . . .		<u>16.538,3</u>

## NON IN ESERCIZIO

	In Km.	
A scartamento ordinario . . . . .	213,6	
A scartamento ridotto . . . . .	88 -	
		<u>301,6</u>
TOTALE LINEE NON IN ESERCIZIO . . . .		<u>301,6</u>
TOTALE COMPLESSIVO DELLA RETE . . . .		<u>16.839,9</u>

Linee marittime attraverso lo stretto di Messina Km. 21,8.

## LA STRUTTURA DELLA RETE

È nota la configurazione geografica della rete ferroviaria, ma sembra opportuno fare un accenno alla sua struttura dal punto di vista funzionale e dell'esercizio sulle diverse linee che la costituiscono. Sostanzialmente la rete delle ferrovie dello Stato può essere strutturalmente suddivisa in linee dorsali, li-

nee trasversali, linee di affluenza ai transiti di confine, linee di irradiazione dai porti.

Naturalmente alcuni tratti di linea entrano a far parte di due o più gruppi di linee fondamentali sopra indicate. Per dare un rapido cenno di tali linee possiamo dire che quelle dorsali sono: la Torino-Genova-Pisa-Roma (km. 659), la linea Milano-Bologna-Firenze-Roma (km. 629), la Verona-Bologna (chilo-

metri 114), la Venezia-Bologna (km. 160) la Bologna-Ancona-Pescara-Foggia-Lecce (chilometri 798), la Roma-Napoli-Battipaglia-Messina-Siracusa (km. 864), la Bari-Taranto-Metaponto-Reggio Calabria (km. 587) e la Cagliari-Olbia (km. 284).

Quelle trasversali sono: la Torino-Milano-Verona-Venezia-Trieste (km. 563), la La Spezia-Sarzana-Fornovo-Fidenza (km. 121), e Fornovo-Parma (km. 119), la Pisa-Firenze (km. 81), la Roma-Orte-Ancona (km. 294), la Roma-Pescara (km. 240), la Napoli-Caserta-Benevento-Foggia (km. 198), la Napoli-Battipaglia-Potenza-Metaponto (Taranto) (chilometri 315), la S. Eufemia-Catanzaro L. (chilometri 46), la Palermo-Messina (km. 230).

Le linee dei transiti di confine sono: la Ventimiglia-Savona-Genova (km. 150), la Modane-Bussoleno-Torino (km. 105), la Domodossola-Arona-Gallarate-Rho-Milano (km. 124), la Domodossola-Arona-Oleggio-Vignole-Novara (km. 92), la Luino-Laveno-Oleggio (Novara) (km. 67), la Luino-Laveno-Gallarate (Milano) (km. 89), la Chiasso-Como-Milano (km. 51), la Brennero-Bolzano-Verona (km. 236), la Tarvisio-Udine-Venezia (km. 229), la Poggioreale C.-Bivio d'Aurusina (Trieste) (km. 28).

Le linee di irradiazione dai porti sono: la (Genova)-Arquata-Tortona-Voghera-Pavia-Milano (km. 144), la Genova-Aquata-Alessandria - Novara-(Oleggio-Arona-Domodossola) (km. 231), la Savona-Ceva-Fossano-Trofarello (Torino) (km. 147), la Trieste-Monfalcone-Udine (Tarvisio) (km. 176).

2. — Sulla prima linea citata, la Torino-Roma, è nel programma dell'Azienda la trasformazione del sistema di trazione elettrica da corrente trifase (ora in funzione da Torino a Genova) a corrente continua, che dovrebbe essere attuata entro qualche anno ed in occasione della quale verranno realizzati dei potenziamenti e delle sistemazioni nell'ambito delle stazioni con l'adozione di moderni apparati di sicurezza negli impianti più importanti. Verrà anche attrezzato con il blocco automatico il tratto prossimo a Genova, che è quello oggi impegnato al limite della sua potenzialità. È da ricordare che il blocco automatico è stato qualche anno

fa realizzato (con risultati più che positivi per l'aumento della potenzialità di circolazione della linea) sul tratto Torino-Trofarello, che era giunto anche questo ad una tale situazione di saturazione, che aveva fatto considerare la necessità di un quadruplicamento della linea.

In effetti il blocco automatico ha consentito sul tratto Torino-Trofarello un aumento di potenzialità tale da soddisfare le esigenze anche per il prossimo avvenire.

Proseguendo da Genova verso Roma, su questo percorso interessato da treni a carattere internazionale ed interno di notevole importanza, si incontra la strozzatura a semplice binario in corrispondenza della stazione di Monte Rosso, che limita la potenzialità della linea ad un livello talmente basso, che l'Azienda è costretta a deviare dei traffici di competenza di tale linea su altri itinerari più lunghi, con conseguente dispendio di personale e di mezzi, che si traduce in un sensibile aggravio economico.

Sulla linea Genova-Roma non si presentano altri problemi particolari, salvo nel tratto più vicino a Roma Termini, dove, per la presenza dell'aeroporto di Fiumicino, dovrebbe essere potenziata l'attrezzatura di sicurezza, adottando il blocco automatico tra Ponte Galeria e Roma.

Passando alla linea Milano-Roma (sorvolando sui problemi particolari che riguardano i nodi di Milano Centrale) è da considerare che questa linea costituisce una delle principali vie di comunicazione ferroviaria della rete e nel tratto fra Milano e Bologna non si può dire che essa sia una delle più attrezzate. Infatti manca di apparati centrali nelle stazioni intermedie della linea e, malgrado il suo impegno di circolazione notevole, non è provvista di blocco automatico. E nei programmi dell'Azienda l'estensione, sia pure graduale, al tratto Milano-Bologna, del blocco automatico a correnti codificate, già in atto tra Bologna e Firenze. Nell'occasione dovrebbe provvedersi anche alla realizzazione di apparati centrali nelle stazioni, onde consentire una maggiore agilità di esercizio e, quindi, una maggiore potenzialità della linea. La Bologna-Firenze, già attrezzata con blocco automatico, soddisfa alle esigenze del traffico.

Quanto alla Firenze-Roma, questo tratto, già attrezzato con apparati centrali elettrici, presenta caratteristiche di tracciato non molto brillanti, a raffronto con gli altri tratti della linea, come la Milano-Bologna, la Bologna-Firenze e la Roma-Napoli; linee queste che, dal punto di vista delle caratteristiche plano-altimetriche, possono considerarsi pienamente rispondenti alle esigenze di un traffico moderno e veloce. La linea Firenze-Roma, invece, presenta curve di raggio ristretto ed acclività, che contengono la velocità commerciale entro limiti non rispondenti alle moderne esigenze di velocità richieste dall'utenza. Si parla da tempo di varianti su questa linea: l'Azienda ha allo studio un complesso di varianti, per cui la nuova linea dovrebbe consentire una velocità massima di 200 chilometri orari, per ridurre le percorrenze tra Roma e Firenze di circa un'ora. La spesa relativa è dell'ordine di alcune decine di miliardi.

Del nodo ferroviario di Milano, un riferimento particolare merita la nuova stazione di Milano Porta Nuova, la cui necessità, determinata dalla vetustà della stazione delle Varesine, ha trovato riscontro nella sistemazione urbanistica concepita dal comune di Milano, che prevede nella zona l'organizzazione di un centro direzionale della città.

Altro impianto importante nell'ambito di Milano è quello della Stazione di smistamento, che è la stazione merci più impegnata della rete e che pur disponendo di una potenzialità di manovra di 3.800 carri, è stata sottoposta, negli ultimi tempi, ad impegni che sono stati vicini a saturarne la potenzialità. In questa stazione l'Azienda ha in programma una serie di provvedimenti di potenziamento in modo da adeguare l'impianto alle occorrenze del prossimo avvenire.

La linea Bologna-Bari-Lecce, per la via di Ancona-Pescara-Foggia, è stata potenziata in questi ultimi anni, con consistente partecipazione della Cassa per il Mezzogiorno, mediante elettrificazione e connessa sistemazione delle stazioni intermedie ed estensione degli apparati centrali elettrici e del blocco ed è stata messa in condizione di affrontare lo sviluppo dei traffici di ortofrutticoli dalla Pu-

glia e il crescente movimento di viaggiatori della relazione Bari-Bologna-Milano.

Su questa linea è in programma (e dovrebbe essere iniziato a breve scadenza, in quanto già finanziato) anche un parziale raddoppio del tratto fra Ancona e Pescara. Il tratto Bari-Brindisi-Lecce dovrebbe essere raddoppiato ed elettrificato, specialmente per la non lontana entrata in funzione del grande stabilimento Montecatini di Brindisi. Qualche anno fa il ministro Angelini dette in Senato assicurazioni che nel tratto Bari-Lecce sarebbero stati realizzati il secondo binario e la elettrificazione, ma finora non se n'è fatto nulla, pur essendo già acquisite alla linea le aree per il raddoppio.

Trattando della dorsale tirrenica meridionale Roma-Reggio Calabria e delle sue due ramificazioni nell'Isola (Messina-Siracusa e Messina-Palermo), si dovrebbe mettere in evidenza quanto sia stato rilevante lo sviluppo del traffico fra la Sicilia e la Penisola, sviluppo che ha richiesto l'adozione di una serie successiva di provvedimenti che hanno gradatamente messo in condizioni la linea di far fronte (con incrementi di potenzialità gradualmente) agli aumenti di impegni derivanti dallo sviluppo del traffico. Tali provvedimenti sono costituiti dal parziale raddoppio della Battipaglia-Villa S. Giovanni, tuttora in corso, e di cui si auspica l'ulteriore sviluppo, e dal potenziamento dei servizi di traghettamento sullo Stretto, con la recente entrata in linea della nuova nave « Reggio », che consente di elevare la potenzialità di traghettamento dai precedenti 1600 carri al giorno ai 2000 circa (la capacità di trasporto annuale, già di 577.000 unità, aumenta a 740.000 unità), con un incremento del 28 per cento, sufficiente a soddisfare un aumento del traffico di circa 200.000 unità rispetto a quello effettivamente svolto nell'ultimo esercizio 1958-59, che ammontò a 530.000 unità.

Nel tratto fra Napoli e Battipaglia, in corrispondenza del Valico di Cava dei Tirreni, per le caratteristiche della zona la linea è soggetta a frequenti frane; inoltre, per l'acclività della linea stessa, si determina un esercizio particolarmente pesante, per cui è da tempo stata considerata (anche nel quadro dei provvedimenti previsti dal piano regola-

tore delle ferrovie dello Stato elaborato dal Ministero dei lavori pubblici), una variante che dovrebbe collegare in una prima fase Salerno con Nocera Inferiore, evitando quindi il valico predetto. Quest'opera è particolarmente necessaria per l'evoluzione dei traffici meridionali e dovrebbe essere sollecitamente finanziata ed attuata.

Sono state realizzate da qualche anno, sulle linee siciliane, la elettrificazione della Palermo-Messina e le più recenti elettrificazioni della Messina-Catania e Catania-Siracusa, quest'ultima di prossima attivazione.

Per la linea calabrese si dovrà proseguire nell'opera intrapresa di raddoppio della linea, tenuto conto che le previsioni di sviluppo dei traffici fra Sicilia e penisola sono tali da far presumere che a non molta distanza di tempo l'impegno della tirrenica sarà tale da non poter essere più soddisfatto da una linea a semplice binario, sia pure attrezzata con i più moderni ritrovati della tecnica ferroviaria.

Un particolare riferimento si deve fare alla linea Messina-Siracusa per quanto si riferisce al tratto limitrofo alla stazione di Catania centrale e precisamente al breve tratto (km. 3) a semplice binario tra Catania centrale e Catania Acquicella, comune alle linee Siracusa, Caltagirone, Xirbi e Regalbuto, tratto la cui potenzialità risulta saturata dagli impegni di circolazione e per cui si richiede d'urgenza la realizzazione del doppio binario.

La linea trasversale fondamentale della rete, la Torino-Trieste, è stata elettrificata da Milano a Venezia e a Trieste in questi ultimi anni. Resta da elettrificare la Torino-Milano e il provvedimento verrà attuato entro il prossimo anno. Non si ritiene che altre necessità impellenti sussistano su questa linea.

Sorvolando sulle altre linee trasversali già citate, ritengo opportuno fare un cenno della Napoli-Caserta-Benevento-Foggia, linea a semplice binario, con caratteristiche di acclività sensibili e assai importante per il collegamento della capitale con le Puglie. Per questa linea è stata stanziata la somma di 1 miliardo, per attrezzarla con gli impianti di sicurezza più moderni, al fine di garan-

tirne la massima efficienza e adeguarla, nelle condizioni di sicurezza, alle linee principali.

L'altra trasversale meridionale, la Battipaglia-Potenza-Metaponto (Taranto) anche questa, con acclività notevoli, date le zone di montagna che attraversa, è stata in parte potenziata con l'estensione dei mezzi Diesel, che miglioreranno le velocità commerciali dei treni e quindi renderanno più efficienti i collegamenti di estremità.

Passando a considerare l'altro importantissimo gruppo di linee che confluiscono ai transiti di confine, un discorso particolare deve farsi per la linea Genova-Savona-Ventimiglia, in gran parte a semplice binario e soggetta ad un impegno di circolazione tale da far considerare con preoccupazione quell'ulteriore sviluppo dei traffici fra l'Italia e la Francia, che è possibile prevedere attraverso tale litoranea, di cui è già scontata la necessità del raddoppio. Da parte del Ministero dei lavori pubblici è in corso il raddoppio con variante fra Savona e Varazze e dovrà a breve scadenza essere finanziato l'ulteriore proseguimento da Varazze verso Genova, onde realizzare la saldatura del doppio binario su tutto il tratto Savona-Genova. Questo provvedimento può essere considerato, con il già indicato raddoppio della Catania Acquicella, fra i provvedimenti più necessari, che oggi si presentano sulla rete.

Un cenno della linea di Domodossola di cui sono in avanzato corso i lavori per il raddoppio del residuo tratto a semplice binario tra Arona e Gallarate: tra breve l'itinerario Milano-Domodossola sarà tutto a doppio binario e in condizioni di far fronte alle esigenze dei traffici internazionali in continuo sviluppo, come si rileva dal prospetto allegato.

Per l'itinerario Verona-Bolzano-Brennero, è da considerare la necessità della trasformazione del sistema di trazione da trifase a continuo, onde migliorare le prestazioni dei mezzi di trazione e quindi l'efficienza di questa importante linea.

Per l'altro itinerario a carattere internazionale Tarvisio-Udine-Venezia sono da rilevare i provvedimenti in corso di realizza-

zione sul tratto Udine-Tarvisio, dove le stazioni vengono sistemate e attrezzate con moderni apparati e sul tratto più interno Udine-Venezia, dove è in corso l'elettrificazione.

Le stazioni di transito di confine, situate in territorio italiano, di Ventimiglia e Domodossola, verranno fra breve sistemate secondo progetti già in corso di realizzazione e saranno in grado di far fronte alle esigenze del traffico nei prossimi anni.

Non è così per le stazioni confinanti con l'Austria (Brennero e Tarvisio); sono però in corso gli studi per la definizione dei provvedimenti da adottare, in particolare per il transito di Tarvisio, dove sarà realizzata una nuova stazione doganale, di cui sono disponibili i finanziamenti necessari.

Per concludere questa esposizione delle linee fondamentali della rete, è opportuno fare un cenno alle linee di irradiazione dei porti, come la Genova-Tortona-Voghera-Milano, la Genova-Alessandria-Novara-Domodossola, la Savona-Ceva-Fossano-Trofarello-Torino e la Trieste-Monfalcone-Udine. Le prime due di recente elettrificate o in corso di elettrificazione, e sistemazioni relative, verranno potenziate e adeguate all'occorrenza della linea. La linea da Savona a Fossano-Torino non presenta per il momento impegni notevoli, ma tuttavia deve essere tenuta in considerazione per tutti quei provvedimenti che verranno man mano ritenuti necessari.

Della linea Trieste-Monfalcone-Udine-Tarvisio sul tratto Udine-Trieste sono state decise e sono in corso notevoli opere di potenziamento, sia lungo la linea stessa che nelle stazioni di Trieste, a servizio del porto.

#### STRUTTURA DELL'AZIENDA

*Attuale struttura* (decreto-legge 7 maggio 1948, n. 598, e legge 2 dicembre 1948):

*Il Ministro* presiede il Consiglio di Amministrazione e quindi l'Azienda.

*Il Consiglio di Amministrazione* ha carattere consultivo; il Ministro, motivando, può non attenersi ai suoi pareri. Solo su alcune limitate materie riguardanti l'amministra-

zione del personale, il Consiglio di Amministrazione ha assunto potere deliberante da poco (legge 26 marzo 1958, n. 425 - Stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato). Il Consiglio di Amministrazione è presieduto dal Ministro, sostituito nelle assenze da uno dei due Sottosegretari (che, in ogni caso, fanno parte del Consiglio) ed è costituito dai seguenti consiglieri nominati con decreto del Presidente della Repubblica:

Direttore generale delle ferrovie dello Stato;

3 funzionari delle ferrovie dello Stato;

2 Consiglieri di Stato;

2 rappresentanti del Tesoro;

1 rappresentante dell'Avvocatura dello Stato;

1 rappresentante del Ministero dei lavori pubblici;

3 personalità di riconosciuta alta capacità tecnica ed amministrativa;

3 rappresentanti del personale delle ferrovie dello Stato (Sindacati).

In totale 16 consiglieri effettivi e 1 aggregato: Ufficiale superiore dell'Esercito (senza diritto al voto).

I membri del Consiglio di Amministrazione durano in carica 3 anni.

*Il Direttore generale*, applicando le direttive del Ministro, ha la direzione e la sorveglianza dell'Azienda, assistito da due vice Direttori generali, senza poteri determinati, ma con funzioni vicarie o delegate.

In effetti, le quattro funzioni fondamentali, indirizzo generale politico-economico, dirigenza, gestione, funzione esecutiva, nelle ferrovie dello Stato tendono ad essere riassunte in larga misura nella persona del Ministro, in quanto Presidente (con poteri molto estesi) del Consiglio di Amministrazione, che, alla funzione politico-economica, specifica del suo compito, unisce l'alta dirigenza e in parte anche la gestione dell'Azienda.

La necessità della riforma della struttura giuridica dell'Azienda, che la riconduca verso quell'autonomia, di cui ha goduto fino al 1922, e che le consenta di adeguarsi alle sempre più difficili condizioni del mercato dei trasporti (concorrenza incontrollata del mezzo stradale, gravi oneri di natura sociale

e politica) acquisendo una maggiore efficienza funzionale, è stata sempre sentita.

L'Azienda delle ferrovie dello Stato è pervenuta all'attuale struttura attraverso una successione di provvedimenti che ne hanno modificato radicalmente la configurazione originaria, sempre più restringendone ed attenuandone l'autonomia.

La necessità di ridare alle ferrovie dello Stato un'adeguata autonomia fu ripresa in considerazione nel 1948 dall'allora ministro senatore Corbellini, seguito in tale indirizzo da una larga categoria di studiosi, di tecnici, di economisti che, concordi, riconobbero il carattere industriale e commerciale dell'Azienda e quindi l'opportunità di una autonomia funzionale che le dia la semplicità e la snellezza delle aziende industriali ed attribuisca al Ministro il controllo politico-economico della gestione.

Dando uno sguardo alla situazione delle altre ferrovie europee si osserva che in Europa vi sono oggi ferrovie di Stato, ferrovie gestite in forma di società private per azioni ed altre in forma di società di economia mista.

Hanno adottato la forma di società di economia mista la Francia, il Belgio ed il Lussemburgo; quella di società privata l'Olanda.

Per completare il panorama nell'ambito della Comunità economica europea si deve dire che le altre due Amministrazioni, l'Italia e la Germania, hanno conservato l'amministrazione di Stato. Sembra che una tendenza si stia manifestando in Germania, orientata verso una forma di società nazionale del tipo di quella adottata dalle ferrovie francesi.

L'indirizzo, seguito anche in Italia con risultati positivi, degli interventi di Stato in attività di enorme importanza organizzate sotto forma di società mostra la validità di tale formula, che *sembra* possa essere considerata positivamente anche per l'avvenire dell'Azienda ferroviaria.

#### CONVENIENZA DELL'AUTOMAZIONE E MECCANIZZAZIONE

La continua tendenza all'aumento della spesa per il personale, che, contenuta nei limiti del 60 per cento della spesa totale fino al

1956-57, costituisce oggi il 70 per cento della spesa totale, impone all'Azienda di proseguire senza indugi nell'opera di modernizzazione delle attrezzature e degli impianti, estendendo al massimo consentito dalla tecnica moderna meccanizzazioni ed automazioni, sul piano di quanto si è fatto e continua a farsi nell'industria, con risultati così favorevoli anche per il relativo personale.

Non vi è dubbio che al miglioramento delle retribuzioni degli addetti all'industria, e quindi del loro tenore di vita, ha contribuito l'aumento della produzione conseguito in questi ultimi anni per effetto della sempre più estesa meccanizzazione e automazione delle aziende.

Ciò non ha significato licenziamenti o riduzione di personale, ma riqualificazione e perfezionamento delle prestazioni del personale e quindi miglioramento della loro retribuzione.

È stato calcolato che almeno il 50 per cento del beneficio conseguito dalle aziende industriali per effetto dell'aumento della produzione conseguente all'ammodernamento degli impianti è stato trasferito negli aumenti della retribuzione del personale addetto, l'altro 50 per cento essendo stato rivolto per l'ammortamento del capitale investito nell'opera di ammodernamento.

Convieni sviluppare anche nell'Azienda delle ferrovie dello Stato quegli impianti di apparati centrali, di blocco automatico, di telecomandi, di comandi centralizzati del traffico, già sperimentati con risultati più che positivi.

Si citano al riguardo: il perfezionatissimo impianto di C.T.C. (Comando centralizzato del traffico) del nodo ferroviario di Bologna centrale che consente di telecomandare da un posto centrale nella stazione di Bologna tutta una rete di linee e di bivii; i modernissimi apparati centrali delle stazioni di Napoli centrale, Genova P. Principe, Pisa, Trieste; il blocco automatico a correnti codificate (susceptibile di consentire la ripetizione in macchina del segnalamento della linea) e a correnti fisse adottate sulle linee Roma-Napoli, Bologna-Firenze, e sui tronchi di linee affluenti ai principali nodi della rete (Bologna, Milano, Torino, ecc.).



L'adozione di tali moderni apparati, oltre ad essere produttivamente redditizia (i risparmi di personale e di mezzi che essi consentono giustificano economicamente la spesa) contribuisce ad aumentare, ferme restando le caratteristiche strutturali, la potenzialità delle linee e degli impianti e ad elevare notevolmente il grado di sicurezza dell'esercizio ferroviario, in quanto permette di neutralizzare, in misura elevatissima, le eventuali deficienze del fattore umano.

È, quindi, da raccomandare che una aliquota sensibile degli investimenti per il potenziamento delle attrezzature ferroviarie continui ad essere rivolto anche a tale settore così importante e redditizio.

#### CONFRONTO CON ALTRE RETI EUROPEE

La indubbiamente difficile situazione finanziaria delle ferrovie dello Stato non può attribuirsi a sostanziali difetti di gestione interna. Prova ne sia che sul piano della produttività l'Azienda italiana figura fra quelle a più elevato indice fra le varie amministrazioni europee.

Anche per quanto riguarda il coefficiente di esercizio, come si rileva dall'annessa tabella, la situazione delle ferrovie dello Stato, comparativamente a quella di altre amministrazioni europee, non sfigura, specie ove si consideri il livello tariffario delle ferrovie dello Stato, che è uno dei più bassi delle principali reti europee, in conseguenza della concorrenza dell'autotrasporto.

D'altra parte i mali che affliggono la nostra massima azienda di Stato sono mali comuni a tutte le altre reti e quindi non imputabili alla nostra particolare situazione interna. Lo dimostra il fatto che in seno alla « Conferenza europea dei Ministri dei trasporti » (C.E.M.T.), istituita con il protocollo di Bruxelles del 17 ottobre 1954, (con lo scopo di prendere tutte le misure intese a realizzare la migliore utilizzazione e lo sviluppo più razionale dei trasporti europei di superficie, aventi importanza internazionale, e di coordinare e promuovere i lavori delle Organizzazioni internazionali che si oc-

cupano di trasporti di superficie), sono stati affrontati sul piano politico gli stessi problemi (che effettivamente rivestono sostanzialmente carattere politico) che da anni sul piano tecnico sono in discussione nell'Unione internazionale delle ferrovie (U.I.C.), che abbraccia la maggioranza delle ferrovie di tutti i continenti, e che sono quelli stessi che richiedono urgente definizione all'interno.

Un indirizzo alla soluzione di tali problemi non può trovarsi che sulla strada delle direttive contenute nella risoluzione della C.E.M.T. (n. 10 del 16 maggio 1957) che si possono riassumere come segue:

a) presa a carico degli oneri extra-aziendali da parte degli organi o degli enti che li provocano;

b) modernizzazione tecnica delle reti mediante importanti investimenti;

c) gestione maggiormente commerciale delle ferrovie e riduzione di quegli obblighi del servizio pubblico non più giustificati dalla situazione attuale;

d) ricorso alla tecnica automobilistica ed ai mezzi per trasporti combinati da parte delle ferrovie;

e) eguaglianza di trattamento dei vari mezzi di trasporto in materia di oneri per le infrastrutture;

f) cooperazione ed intese tra ferrovie ed altri vettori;

g) ricorso allo strumento fiscale per eliminare le distorsioni che si verificano nelle condizioni di partenza dei vari mezzi di trasporto.

Sulla fiducia che le ferrovie italiane di Stato riscuotono in sede internazionale, basta considerare la partecipazione larga che i tecnici ed i funzionari delle Ferrovie sono chiamati a svolgere in seno alle Commissioni internazionali, alcune di notevole importanza presiedute proprio da tecnici italiani.

Di particolare rilievo il fatto che proprio in seno alla Conferenza europea dei Ministri dei trasporti larga parte ha avuto l'Italia e che la Presidenza del gruppo degli esperti per le questioni ferroviarie è stata tenuta dall'Italia.

## LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

## COEFFICIENTI DI ESERCIZIO DELLE FERROVIE ITALIANE ED ESTERE

PAESI	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958
Austria . . . . .	152,24	131 —	124,98	124 —	133,98	129 —	134,58	146,1
Belgio . . . . .	98,23	98,55	100,24	100,09	96,04	95,63	99,88	101,8
Danimarca . . . . .	104,68	106,15	116,52	111,54	111,83	110,87	113,40	118,2
Finlandia . . . . .	96,49	98,32	101,73	94,26	101,78	106,50	106,11	100,3
Francia . . . . .	98,60	103,27	106 —	108,50	105,82	105,56	99,10	104,1
Germania . . . . .	100,21	100,53	108,55	107,10	101,10	105,78	106,46	118,8
Gran Bretagna . . . . .	90,62	90,18	91,68	96,20	99,51	103,44	104,87	—
Grecia . . . . .	162,69	150,01	121,21	133,48	142,14	157,05	146,13	—
Italia . . . . .	123,71	130,2	125,55	123,89	124,80	122,76	126,58	117,2
Norvegia . . . . .	116,96	116,94	121,67	125,17	118,65	125,01	134,01	139,5
Olanda . . . . .	83,52	82,13	96,88	97,88	96,38	96,57	97,02	100 —
Portogallo . . . . .	97,69	107,24	113,36	113,08	110,40	113,91	116,32	—
Spagna . . . . .	108,52	107,40	108,13	118,28	121,58	126 —	123,99	128,3
Svezia . . . . .	97,24	99,58	99,85	99,86	99,40	99,26	100 —	105 —
Svizzera . . . . .	70,04	71,05	71,97	68,98	67,84	73,19	71,32	—

Fonte: Statistique internationale des Chemins de fer.

## TRENI MERCI E TRENI VIAGGIATORI

*Treni merci.* — L'opera continua di acceleramento dell'inoltro dei trasporti, già così efficacemente perseguita nel corrente esercizio, è stata ulteriormente affinata e migliorata con l'orario del 29 maggio 1960.

In particolare, nel settore delle derrate deperibili, l'acceleramento conseguito è sensibile, specialmente tenuto conto che, in genere, tali trasporti da tempo fruiscono di un ben congegnato programma d'inoltro, perfezionato anno per anno in modo da sfrut-

tare al massimo le possibilità offerte dai mezzi e dagli impianti, in relazione alle esigenze degli utenti, sia nelle località di produzione, sia nei mercati di consumo.

La velocità commerciale media dei treni derrate è passata dai 37,7 chilometri orari dell'orario 1959-60 ai 40,7 chilometri orari, raggiungendo per alcuni treni su linee elettrificate a doppio binario valori intorno ai 55 chilometri orari.

La rete di treni merci « rapidi speciali », per l'inoltro delle merci ordinarie dai grandi centri di produzione ai più importanti centri

di consumo, attuata nel corrente esercizio per le relazioni Milano-Roma, Milano-Napoli, Milano-Palermo, Torino-Venezia, Venezia-Torino, Genova-Roma, Bologna-Roma, è stata estesa con il detto orario, con cui è stata prevista una nuova relazione Torino-Roma, e sono state fissate opportune coincidenze che permettono ai trasporti in partenza da Torino, Genova e Bologna, viaggianti con questi treni e destinati a Napoli e Palermo, di trovare a Roma immediato proseguimento.

I treni merci « rapidi speciali », la cui velocità commerciale raggiunge valori assai elevati, in alcuni casi intorno ai 57 chilometri orari, consentono, sulle relazioni suddette, l'arrivo a destino dei trasporti il giorno successivo, e, per le relazioni più lontane, il secondo giorno dopo quello di carico.

L'orario predetto è anche caratterizzato da miglioramenti sensibili nel settore dei trasporti internazionali delle merci.

L'Azienda delle ferrovie dello Stato è all'avanguardia nella realizzazione di alcune comunicazioni internazionali particolarmente rapide, per le quali procedure speciali sono state concordate con le altre Ferrovie e le Amministrazioni statali interessate (Dogana, servizi sanitari, ecc.), per accelerare quanto più possibile le operazioni di confine.

Possono citarsi le comunicazioni fra Verona-Bolzano e Monaco, che consentono ai trasporti di derrate di giungere in 10 ore circa da Verona a Monaco e in 8 ore circa da Bolzano a Monaco e quella da Monaco a Fortezza che fa giungere alla nostra stazione, alle ore 14 circa, i trasporti partiti da Monaco la stessa mattina alle ore 8.

L'aumento del traffico merci, che ha caratterizzato l'esercizio in corso, ha permesso di conciliare soddisfacentemente questi miglioramenti della velocità commerciale dei treni merci con la buona utilizzazione dei treni stessi, come può anche essere dimostrato dalle statistiche ufficiali, riferibili al periodo luglio 1959-gennaio 1960.

Perdurando l'attuale andamento del traffico, si ha ragione di ritenere che tali soddisfacenti risultati potranno essere conseguiti anche nel prossimo esercizio.

*Treni viaggiatori.* — Seguendo il principio di una rigida economia di gestione, lo studio dell'orario entrato in vigore nel maggio 1960 è stato fatto comprimendo per quanto possibile la istituzione di nuovi servizi, nonostante le sempre crescenti esigenze, specialmente nell'ambito dei servizi internazionali ed interni a lungo percorso.

Di conseguenza gli aumenti dei treni proposti all'orario 29 maggio 1960 sono stati contenuti entro limiti assai modesti.

La creazione di qualche nuovo servizio a carattere permanente è derivata soprattutto dalla necessità di stabilire collegamenti con importanti relazioni internazionali, che interessano esclusivamente la linea Roma-Milano e l'allacciamento di Milano con i traghetti di Domodossola e di Chiasso.

D'altra parte si tratta di servizi che hanno in parte normalizzato una situazione esistente anche nel recente passato, in cui il progressivo incremento del traffico viaggiatori internazionale ha costretto all'effettuazione di treni straordinari, non essendo sufficienti i treni previsti in orario.

Per quanto riguarda i treni locali, gli aumenti proposti in massima parte dai Compartimenti a richiesta degli Enti interessati e rispondenti a provate esigenze delle popolazioni, non sono di entità sensibile e riguardano esclusivamente treni effettuati con mezzi leggeri.

Comunque l'aumento percentuale complessivo dei treni-chilometro è limitato allo 0,98 per cento del quantitativo totale dei treni-chilometro dell'orario attuale.

L'incremento dei treni a lungo percorso incide sul totale per circa 2.500 treni-chilometro, interamente da imputare ai nuovi servizi in collegamento con importanti relazioni internazionali. Il rimanente, per circa 2.000 treni-chilometro, è a carico dei servizi locali con una media approssimativa di circa 150 treni-chilometro per Compartimento.

Sono stati possibili apprezzabili acceleramenti per i treni effettuati con carrozze ordinarie, per effetto della elettrificazione, sulle percorrenze dei treni della linea Terontola-Foligno, Arona-Novara-Alessandria e (Livorno)-Laveno-Oleggio.

Le relazioni della Sicilia e della Calabria con Roma e l'Italia settentrionale, che già da alcuni anni sono in costante sensibile miglioramento per lo sviluppo progressivo delle elettrificazioni attuate in Sicilia e dei lavori di raddoppio della linea calabrese, sono state ulteriormente migliorate, anche per l'impiego di locomotori E-646.

Per fronteggiare il traffico estivo, di anno in anno sempre più intenso, è stato confermato quasi integralmente il complesso dei servizi stagionali, che diedero buoni risultati lo scorso anno, integrandoli, in alcuni casi o su linee particolarmente frequentate, con nuovi servizi che l'esperienza o le insistenti richieste hanno indotto a considerare giustificati, nel quadro anche di un programma di estensione dei servizi turistici con mezzi leggeri.

Nel corrente esercizio, a tutto il 30 aprile, sono entrate in servizio 31 nuove carrozze; altre 52 dovrebbero fra breve essere immesse nel parco. Per l'esercizio 1960-61 è prevista la costruzione (o la ricostruzione) di un ulteriore contingente per un complesso di 272 carrozze.

La produzione di elettromotrici, che assicurerà la sostituzione dei servizi AT sulle nuove linee in corso di elettrificazione, non permetterà di disporre di tale materiale per altri servizi. Pertanto, per ottenere una certa disponibilità di elettromotrici, che potrebbero essere necessarie per il servizio di allacciamento di Roma Termini con l'Aeroporto intercontinentale di Fiumicino, si è previsto di effettuare con carrozze alcuni treni che sono invece effettuati con materiale leggero, provvedimenti del resto giustificati anche dalla forte frequentazione dei treni interessati.

Essendo invece prevedibile una certa disponibilità di automotrici termiche, è stato possibile studiare con questi mezzi dei servizi sostitutivi ed alcune nuove relazioni, sia locali che a lungo percorso. In particolare, si è realizzata una nuova coppia estiva di « rapidi » fra Bari e Reggio Calabria, anche perchè la linea jonica è servita da comunicazioni poco celeri per i numerosi rallentamenti in corso, per lavori all'armamento e alle opere d'arte, e per la deficienza di mezzi di trazione adeguati.

Sempre con automotrici sono stati effettuati, a carattere prevalentemente estivo, servizi per allacciare con località balneari, o tra di loro, centri di una certa importanza che difettano attualmente di celeri e comode comunicazioni.

L'impiego di locomotori Diesel è stato intensificato nel Compartimento di Bari ed esteso anche alla coppia di diretti notturni tra Bari e Reggio Calabria.

Il servizio delle vetture a cuccette è stato esteso a nuove linee interne ed internazionali, ed intensificato, in relazione alla progressiva disponibilità delle carrozze in costruzione.

Onde ridurre la circolazione dei treni in corrispondenza ad alcuni periodi di minor traffico, è prevista la soppressione nei giorni di Natale (25 dicembre) e di S. Stefano (26 dicembre) di un certo numero di treni locali e a lungo percorso, in considerazione del fatto che in tali giorni il traffico viaggiatori è assai scarso. Tale provvedimento, che non ha dato luogo a reclami o proteste di alcun genere, ha permesso di sopprimere nel 1959, e nei due giorni, 600 treni per complessivi km-treno 35.457.

Lo sviluppo delle elettrificazioni delle linee consentirà, come ha già consentito di realizzare, ulteriori sensibili vantaggi tecnici ed economici, sia per quanto riguarda l'impostazione e la velocità commerciale dei treni, sia per la più intensa utilizzazione del materiale, sia ancora per il più ridotto impiego del personale di scorta.

Anche la maggior disponibilità di mezzi leggeri di recente produzione permette di migliorare, non soltanto qualitativamente, vari servizi su linee per le quali l'impiego di treni con materiale ordinario mal si presta per le attuali basse velocità massime ammesse, e di conseguire economie di gestione.

#### PARCO

Attualmente il servizio viaggiatori si fronteggia con 7.764 carrozze rispetto alle 7.243 del 1938-39, con un incremento solo del 5,50 per cento circa, mentre in questi ultimi anni il traffico viaggiatori è aumentato in modo

considerevole, superando il doppio dell'anteguerra.

Il parco vetture, pur essendo stato costruite in questi ultimi anni numerose carrozze più moderne e confortevoli, ha avuto in effetti un incremento modesto in confronto al crescente aumento del quantitativo dei viaggiatori.

Anche il parco delle automotrici, termiche ed elettriche, costituito attualmente da 971 automotrici termiche con 121 rimorchi e 338 automotrici elettriche con 177 rimorchi, risulta quantitativamente insufficiente rispetto alle numerose e pressanti richieste e presenta delle deficienze qualitative, data l'esistenza di molti elementi antiquati.

Il parco dei carri merci, che al 31 dicembre 1956 aveva una consistenza di 119.133 unità, al 31 dicembre 1959 è pervenuto a 132.234 unità, con un aumento percentuale del 19,3 per cento, inferiore peraltro all'aumento del traffico, ciò che indica una migliore utilizzazione sia del materiale sia dei treni, in parte dovuta all'incremento della elettrificazione. Tuttavia tale maggiore disponibilità non è sufficiente a far fronte al traffico in aumento, tenuto conto anche dell'aumento della percorrenza media giornaliera dei trasporti, che dai 275 chilometri circa del 1956 è salita a 301 chilometri dell'esercizio 1958-59.

Corrispondentemente all'aumento della velocità media commerciale, che da 27 chilometri-ora del 1956 è passata a 31,4 chilometri-ora, sono aumentate, infatti, le lunghe distanze percorse dai trasporti che, specialmente per quelli ortofrutticoli dalla Sicilia alle stazioni del Nord e di confine e per quelli industriali in senso inverso, si aggirano sui 1.200 chilometri, influendo negativamente sulla rapida utilizzazione del materiale da carico.

*Scambio carri con l'estero.* È opportuno anzitutto mettere in rilievo, come base di giudizio per una fondata previdenza, che l'esercizio 1959-60 è stato caratterizzato da una notevole ripresa dei traffici e quindi anche degli scambi con l'estero.

Nel secondo semestre del 1959 si è avuto un aumento medio del 20 per cento nei car-

ri carichi entrati e del 19 per cento nei carri carichi usciti, aumento salito rispettivamente al 30 e al 35 per cento nel primo bimestre 1960.

Per far fronte a tale notevole traffico, si sono dovuti richiedere spesso sussidi di carri alle Ferrovie estere. Inoltre si sono tratti in Italia carri del parco EUROP, oltre al nostro apporto, fino a massimi giornalieri di 1.227 carri chiusi e 2.296 carri alte sponde e si sono chiesti sussidi di carri refrigeranti alla Società Interfrigo.

Con tali integrazioni, ottenute grazie alla collaborazione oggi esistente fra le Ferrovie europee e al buon funzionamento del parco EUROP, si sono potute fronteggiare eccezionali punte di traffico, il che, se ha comportato naturalmente aumento di noli passivi, ha però permesso di ovviare alla insufficienza del nostro parco veicoli.

È da ritenere che anche per l'esercizio 1960-61 si dovrà ricorrere alle accennate integrazioni di carri esteri EUROP ed Interfrigo, contenendole il più possibile per limitare l'onere dei noli.

#### CARRI REFRIGERANTI

L'andamento in ascesa della produzione ortofrutticola in Italia (per la quale com'è noto sono programmati anche notevoli interventi governativi) e l'incremento delle importazioni di carni macellate, formaggi, eccetera, fanno fondatamente ritenere che nel 1960-61 vi sarà un ulteriore aumento anche del traffico in carri refrigeranti, per cui è da prevedere un corrispondente maggior ricorso ai sussidi della Società Interfrigo.

#### POTENZIAMENTO E AMMODERNAMENTO DEGLI IMPIANTI FISSI

Sono in corso o di prossimo inizio i seguenti lavori:

A) Raddoppio di linee: con manufatti, fabbricati, impianti ed apparecchiature, per una lunghezza totale di chilometri 240 per un importo di milioni 55.860;

B) Nuove elettrificazioni — a corrente continua a 3.000 volt —. I lavori, in parte

ultimati, saranno completati entro il 1961, per una lunghezza totale di chilometri 716, con una spesa di milioni 27.800;

C) Trasformazione in corrente continua di linee a corrente trifase. Saranno trasformate linee, tutte in Piemonte e Liguria, per un totale di chilometri 657 e per un importo di milioni 23.300;

D) Lavori di armamento. I lavori, in corso, per rinnovamento di armamento e deviatori, interessano circa 2.000 chilometri di binario e chilometri 2.500 di massicciata per un importo di milioni 46.750. Altri lavori, per altri 2.000 chilometri di armamento e 380 di massicciata, sono da iniziare prossimamente, per un importo di milioni 35.750;

E) Potenziamento di alcune linee ed impianti ad intenso traffico, come quello di Trieste-Campomarzio; linea Trieste-Tarvisio; nuova stazione di Milano-P. Nuova; nuova stazione di Napoli; collegamento tra Roma e Fiumicino; impianti ferro-portuali di Villa S. Giovanni e per il servizio di traghetto per la Sardegna ecc., per un totale di milioni 29.800;

F) Lavori ai ponti. Trattasi di lavori in corrispondenza di numerosi ponti o viadotti per un totale di milioni 4.000;

G) Lavori alle stazioni. Interessano moltissimi lavori in varie località della rete per l'ammontare complessivo di alcuni miliardi di lire;

H) Impianti di segnalamento ecc. I lavori in corso in diverse zone ammontano a 15 miliardi;

I) Impianti di produzione di energia elettrica. È il caso di dare qualche elemento in dettaglio.

Oggi il 75 per cento del traffico ferroviario viene svolto a trazione elettrica con l'impiego di un quantitativo di energia pari al 5 per cento dell'intera produzione italiana.

L'Azienda delle ferrovie dello Stato ha cercato di assicurarsi la proprietà o la comproprietà di un certo numero di fonti energetiche in modo da coprire con la loro produzione il fabbisogno totale della rete e riducendo al minimo l'acquisto da altri produttori.

Nel 1959 sono state immesse in rete per la trazione elettrica miliardi di chilovattora 2,3, di cui il 72,5 per cento ricavato da centrali di proprietà o in comproprietà della Azienda, il 26,2 da Aziende elettriche italiane e l'1,3 per cento dall'Electricité de France.

L'azienda è proprietaria delle centrali idroelettriche di Bardonecchia (Torino), Morbegno (Sondrio), Bressanone-Rho Pusteria (Bolzano), Suviana (Bologna) e Anversa (L'Aquila). È comproprietaria, con partecipazione azionaria del 74 per cento, delle centrali geotermiche di Pisa e Groseto della società « Larderello »; per un terzo delle centrali idroelettriche del Buthier (Valle d'Aosta) e della centrale termoelettrica di Palermo, anche per un terzo. A queste si aggiungerà la centrale idroelettrica delle ferrovie dello Stato di Monastero (Sondrio), che, ultimata nel 1962, produrrà 300 milioni di chilovattore all'anno. Per tale impianto, che comprende una galleria di 14 chilometri con sezione di 40 metri quadrati, sono già stati stanziati 18 miliardi e ne occorreranno altri per il completamento.

L'azienda concorre anche al finanziamento del completamento degli impianti elettrici del Consorzio del Buthier la cui produzione salirà a 540 milioni di chilovattore all'anno e ha provveduto con aiuti finanziari ad aumentare la produzione di energia geotermica della « Larderello ».

Nel 1963 l'energia di chilovattore 2,77 miliardi a disposizione delle ferrovie dello Stato coprirà, più o meno, il fabbisogno di circa 2,85 miliardi.

In vista dell'aumento futuro del fabbisogno l'Azienda sta studiando la possibilità di costruire un serbatoio per l'impianto idroelettrico di Campo Tures (Bolzano) che produrrebbe 300 milioni di chilovattore. Va però esaminata bene la convenienza economica di tale impianto che richiederebbe notevole immobilizzo.

Una parte determinante potrebbe avere la produzione per via geotermica della « Larderello », che si potrebbe incrementare, od utilizzare per intero, sospendendo la forniture

tura di energia (300 milioni di chilovattore) alla zona industriale di Apuania;

L) Passaggi a livello. È prevista la soppressione di 332 passaggi a livello con i fondi stanziati a favore dei Lavori pubblici con la legge n. 909 del 1959 per le strade statali. Le ferrovie dello Stato contribuiranno nelle spese per un ammontare di circa 4 miliardi. Sono in corso le pratiche per soppressione di 56 passaggi a livello su strade provinciali e comunali per una spesa di oltre un miliardo. Sono in corso migliorie tecniche, per impianti di semibarriere automatiche o barriere manovrate a distanza per un totale di oltre 600 passaggi a livello con una spesa di oltre un miliardo. È da aggiungere che, in conformità delle norme del nuovo Codice della strada, sono stati spesi 135 milioni per migliorare la visibilità notturna delle barriere;

M) Alloggi per il personale. L'Azienda ha raggiunto notevoli risultati per aumentare il numero di alloggi a disposizione del personale.

Nel 1956 è stato completato il Piano del 1° settennio della gestione I.N.A.-Casa per ferrovieri per un totale di 3.900 alloggi per 8 miliardi di lire, mentre è in corso il « Piano del 2° settennio » per 2500 alloggi per 7,5 miliardi. Si stanno poi predisponendo i progetti per altri 400 alloggi (piano aggiuntivo) con una spesa di miliardi 1,2.

Per il personale addetto agli impianti di elettrificazione si stanno costruendo alloggi un numero di oltre 400 con una spesa di 1,2 miliardi circa. Dalla alienazione, decisa nel 1957, di aree ed immobili non necessari alle esigenze dell'esercizio si sono ad oggi ricavati 2 miliardi, mentre altri 5 miliardi concernono permutate di aree pregiate con nuovi alloggi. Sono in totale 7 miliardi, mentre i lavori intrapresi per costruire oltre 3500 alloggi richiedono una spesa di circa 13 miliardi la cui differenza in 6 miliardi è provvisoriamente registrata a carico del « Piano quinquennale » in attesa dei ricavi per le alienazioni ancora da fare.

Saranno ceduti al personale le case economiche e gli alloggi non di servizio, riscattabili ai sensi del decreto del Presidente della

Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, il cui ricavato servirà alla costruzione di nuove abitazioni.

#### COORDINAMENTO

Sono anni che nella discussione degli stati di previsione del Ministero dei trasporti, ministri, relatori e parlamentari dei diversi settori parlano del problema del coordinamento in Italia, attribuendo per lo più al mancato coordinamento i disavanzi sempre notevoli delle ferrovie, sia dell'Azienda di Stato, che di quelle in concessione.

I disavanzi comuni in maggiore o minore misura a quasi tutte le reti ferroviarie, sono dovuti alla concorrenza dei trasporti stradali, che oramai hanno assorbito i tre quarti del traffico merci, ed una parte notevole del traffico viaggiatori. Nè è possibile prevedere l'influenza che sul traffico ferroviario potrà avere l'apertura delle grandi autostrade longitudinali, che attraverseranno la Penisola da Nord a Sud e che sono in costruzione o già decise e finanziate o programmate. È indubitato che il traffico ferroviario potrà risentirne non poco, anche se non è possibile precisare in quale misura ciò avverrà e se tale misura sarà così elevata da annullare il beneficio che il traffico ferroviario dovrebbe ricavare dallo sviluppo della produzione del Mezzogiorno, specialmente di ortofruttili.

Queste ripercussioni saranno anche e fortemente condizionate dalle eventuali modificazioni delle tariffe ferroviarie: se verranno mantenute le tariffe attuali appare molto dubbio che le autostrade possano fare una forte concorrenza alle Ferrovie, specialmente per i trasporti delle derrate delle isole, in considerazione della esistenza dei traghetti tra la Sicilia e la Sardegna ed il continente. È comunque certo che le Ferrovie non hanno né esaurito il loro compito né sono prossime ad esaurirlo. Ciò specialmente se si considerano le grandi distanze, e le zone cosiddette di *banlieue*, alla periferia delle città grandi e piccole. Basterebbe osservare al mattino l'enorme numero di persone, in gran parte operai, studenti, impiegati, che i treni mattutini scaricano nelle città, per convincersi

quanto rilevante sia la funzione del trasporto ferroviario e come esso si rivolga proprio al servizio delle categorie meno abbienti. Le altre, quelle agiate, si servono dell'automezzo e fanno raramente ricorso alle ferrovie.

E poi basterebbe immaginare queste migliaia di viaggiatori trasferirsi in città con decine e forse centinaia di automezzi, per concludere che non vi sono strade e piazzali che bastino e che la penetrazione in città diventerebbe un problema di quasi impossibile circolazione.

Ma il problema è un altro. Riusciranno le Ferrovie, pur con tutti gli ammodernamenti e potenziamenti possibili, spinti al limite, ad eliminare i disavanzi? La risposta è una sola e va detta senza pessimismo, ma con rispondenza alla realtà. *Non vi riusciranno mai.* Ed allora? È possibile eliminare il disavanzo, tagliando quelli che il relatore dello scorso anno definiva i rami secchi, ossia le linee ferroviarie con coefficienti d'esercizio superiori a 3 e di cui egli fece diligentemente la elencazione? O, peggio, sopprimendo, come proponeva un disinvolto deputato, ben 10.000 chilometri di linee ferroviarie, ossia eliminando i due terzi dell'intera rete? Ma le potature troppo energiche, in agricoltura, conducono a morte gli alberi.

Da più parti viene messo in evidenza, con facile ironia, « l'attaccamento dei nostri uomini politici alla ferrovia » per dare ad essi la responsabilità della mancata soppressione di questo o di quel tronco ferroviario e quindi la responsabilità del disavanzo delle Ferrovie. Occorre tener presente, anzitutto, che anche i piccoli tronchi, quelli apparentemente inutili o dannosi, servono da *bacino di traffico*, ossia servono a convogliare sulle grandi linee ferroviarie i carri carichi per l'oltro alle varie destinazioni e da *bacino di smaltimento* per i carri provenienti da grandi distanze e che devono essere scaricati nei piccoli centri. Il giorno in cui, per caricare un carro ferroviario, l'utente fosse costretto a servirsi di un autoveicolo ed a percorrere 20 o 30 e più chilometri per raggiungere la ferrovia, e servirsi a destinazione di

altro automezzo, tanto varrebbe adoperare l'autoveicolo per tutta la distanza da percorrere, con evidente vantaggio di tempo e di spesa, e le Ferrovie perderebbero così uno ad uno gli ultimi clienti. Allora sì che bisognerebbe chiuderle, *tutte*, piccole e grandi, importanti e secondarie, per lasciare incontrastato il campo all'autotrasporto. D'altra parte il lato più importante della faccenda è quello sociale. A chi volesse trasferire la questione sul piano puramente e solamente economico, ignorando le esigenze di carattere sociale delle ferrovie, va detto senza mezzi termini che le ferrovie, specialmente quelle a scarso traffico, operano in zone economicamente depresse. Che se tali non fossero, una economia prospera servirebbe a creare un traffico ferroviario intenso ed il problema non si porrebbe. E poichè il servizio ferroviario è un servizio *altamente*, per non dire esclusivamente, *sociale*, lo Stato deve sopportarne gli oneri e mantenerle ancora anche nelle zone povere, cui per lo meno resterebbe la speranza di potere un giorno progredire. Forse lo Stato non sopporta a suo quasi totale carico le spese per l'Istruzione, per la Giustizia e per altri servizi sociali? Non crea nelle grandi città reti metropolitane, deficitarie, e nelle zone turistiche servizi costosissimi e quasi mai attivi?

Ed allora lo Stato, prima di sopprimere una linea, pensi all'effetto psicologico ed alle ripercussioni non soltanto politiche, sulle popolazioni interessate. Trattasi in molti casi di cittadini italiani, che vivono in condizioni di isolamento, appena rotte dalla linea ferroviaria, in zone dove non arrivano ancora i conforti della vita moderna e che confrontando la loro vita grama con quella di coloro che sembrano più fortunati, perchè vivono in città, cercano di evadere dal loro ambiente in cerca di orizzonti più aperti e meno ostili. Di qui il fenomeno dell'urbanesimo, conseguente all'abbandono ed al depauperamento delle campagne, oramai in fase progressiva e forse inarrestabile.

Ma devo parlare di coordinamento. Intendo per tale una riforma di struttura degli organi preposti ai diversi rami dei Trasporti. Riforma che semplifichi, elimini dua-



lismi, coordini le iniziative e realizzi infine la volontà del Parlamento, che si è più volte espressa al riguardo.

Scrivevo nel 1949 che di ideazione, progettazione ed esecuzione (ed esercizio) di ferrovie si occupano:

la Direzione generale della viabilità ordinaria e delle nuove costruzioni ferroviarie;

la Direzione generale della motorizzazione civile quanto alle ferrovie di carattere locale ed esercitate in concessione;

la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, a mezzo di un ufficio che si occupa delle nuove costruzioni a completamento ed incremento della rete ferroviaria.

Oggi, a ben undici anni di distanza, le cose sono ancora invariate!

Della navigazione lacuale si occupa il Ministero dei trasporti e di quella marittima il Ministero della marina mercantile.

Dell'Aviazione civile si occupa il Ministero della difesa mentre l'Azienda nazionale della strada è alle dipendenze del Ministero dei lavori pubblici.

In tale frazionamento di competenze, non vi è alcuna possibilità di coordinamento, se si pensi che tra le stesse due Direzioni generali alle dipendenze del Ministero dei trasporti vi è un notevole distacco.

La maggior parte dei paesi di Europa (come la Francia, la Germania, la Jugoslavia, la Gran Bretagna, la Svezia, la Norvegia ed i Paesi Bassi) ha organizzato i trasporti in un unico Ministero che comprende ferrovie, strade e relative infrastrutture, i trasporti interni per via d'acqua, i trasporti aerei ed in qualche caso la marina mercantile. Quando in Italia si tenterà qualcosa di simile?

Negli anni decorsi si è tanto parlato del Consiglio superiore dei trasporti, organismo che avrebbe dovuto, sovrastando all'intero campo dei trasporti, coordinare ed organizzare più efficacemente i diversi settori. Il nostro Ministero dei trasporti è semplicemente e solamente il Ministero delle ferrovie esercitate dallo Stato od in concessione. Basterà inserire, come si è fatto e si sta facendo, il Direttore generale delle ferrovie dello Stato nel Consiglio di amministrazione del-

l'A.N.A.S. e viceversa il Direttore generale dell'A.N.A.S. nel Consiglio di amministrazione delle Ferrovie? Ritengo di no.

Occorre invece coordinare gli investimenti, perchè essi siano più altamente produttivi. Il che finora nè è stato fatto nè è stato almeno tentato.

Sono problemi che io intendo così, alla buona, sottoporre alla vostra attenzione ed al vostro illuminato giudizio, onorevoli senatori. Per risolverli occorreranno degli anni, ma una volta si deve pur cominciare!

Onorevoli Senatori, non ho la pretesa di avere fatto una relazione completa e priva di mende: la materia è vastissima ed io non potevo per la tirannia del tempo esaminarla tutta. Mi sono sforzato di esporre con una certa chiarezza i problemi che riguardano il vasto settore dei trasporti. Alle mie indubbe manchevolezze supplirà certamente, nella discussione, il contributo della vostra esperienza e del vostro consiglio.

All'inizio di questa relazione ho accennato al lungo cammino percorso dal 1949 ad oggi. La Nazione può giustamente essere orgogliosa della efficienza e del grado di perfezione tecnica raggiunta dalle sue ferrovie e può in questo campo competere con le altre Nazioni d'Europa.

Questi risultati, che sono garanzia sicura per gli sviluppi avvenire, si devono all'opera diuturna, silenziosa, tenace, appassionata di tutto il personale di ogni ordine e grado, dai più alti ai più bassi, cui mi sia consentito rivolgere il mio ed il vostro saluto riconoscente. Non va a questo riguardo dimenticata l'azione direttiva e propulsiva dei Ministri che hanno avuto la responsabilità e l'orgoglio di reggere questo importantissimo e delicato dicastero, dal senatore Corbellini, Presidente della 7<sup>a</sup> Commissione, all'attuale ministro, onorevole Spataro: un particolare riconoscimento al nostro eminente collega senatore Armando Angelini, che per un lustro ha diretto con passione, con zelo, con competenza e con innegabili risultati la politica dei trasporti della Repubblica.

Al dovere che di fronte al Paese hanno quanti si occupano dei trasporti, tutti, ad ogni livello di responsabilità, hanno adempiu-

## LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

to con dedizione e con perizia, coscienti che una notevole parte del progresso economico e sociale della Nazione è affidata alla loro fatica. La certezza che continueranno a dedicarsi, con lo stesso impegno, a questa fatica a servizio del pubblico, dà sicuro affidamento di migliori fortune per la Patria, che, nel crescente ritmo dei suoi traffici e dei suoi

commerci, nella consapevolezza e nella operosità dei suoi figli, troverà le ragioni delle sue pacifiche conquiste e del suo immanicabile avvenire.

Vi invito pertanto, onorevoli senatori, a dare la vostra approvazione all'unito disegno di legge.

GENCO, *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 1960 al 30 giugno 1961, 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 1960 al 30 giugno 1961 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 1960-61, 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.